JANVIER '75

Bonne année !

Loco revue

SOMMAIRE p. 14

LOCO-REVUE
la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer
N° 357
JANVIER '75
7,F
Etranger 7,60 F

IL Y A 130 ANS : LE PREMIER BUREAU AMBULANT FRANÇAIS ÉTAIT

(voir également précédent numéro)

Deuxième génération : Les wagons entièrement métalliques (1926 - 1974)*

Au lendemain de la guerre, le parc français des wagons-poste était en très mauvais état. Au début de 1923, l'administration demanda à l'OCEM (Office central de matériel de chemin de fer) d'étudier de nouveaux modèles de wagons pour tous les réseaux. Deux wagons furent alors construits. Le premier, de 20,28 m de longueur de caisse (type 1926-1929) dit « à rivets apparents », pesait à vide 42 à 43 tonnes. Il comportait un bureau de tri de 14 m de longueur, de vastes plates-formes pour le chargement et le déchargement des sacs, un w.-c. et une installation de chauffage autonome. Il pouvait transporter 8 tonnes de courrier. Le second, de 15,25 m de longueur de caisse (type 1931), se différenciait extérieurement par ses faces lisses. Ils étaient équipés l'un et l'autre de bogies Y2D. Des allèges de 17 m de longueur de caisse (type 1924 et 1931) pouvaient transporter 15 tonnes de courrier. A ces deux types nationaux, ajoutons un modèle spécial dérivé du type 1931. Il s'agissait d'une série de 9 allèges construites pour la « Malle des Indes ». En effet, pendant cent ans, de 1839 à 1939, la poste britannique fit transiter par la France son courrier pour l'Orient. Comme ces dépêches étaient accompagnées par un employé anglais, on retint pour le type d'allège construit en 1931, l'idée d'aménager un compartiment avec le maximum de confort destiné à ce convoyeur. C'est ce « coupé spécial » qui différenciait ces véhicules, baptisés « allèges Méditerranée ».

Fig. 51. Intérieur d'un wagon-poste.

Intérieur d'un wagon-poste vers la fin du 19e siècle ; à noter : la selle montée sur un trépied, très caractéristique de l'époque.

Ces véhicules « grande ligne », en avance sur les wagons de l'époque, se sont révélés très robustes à l'usage. Le chauffage, d'une conception originale, appelé « Irle Omnibus » du nom de l'inventeur, un postier, comportait une chaudière mixte au coke et à la vapeur. Un système particulier permettait, lorsque la vapeur était envoyée au wagon, d'étouffer le foyer à coke par la fermeture de l'arrivée d'air. L'éclairage électrique était dispensé à l'arrêt par une batterie et en marche par une dynamo qui fournissait directement le courant d'alimentation et rechargeait les batteries.

En 1929, le matériel métallique se composait de 344 bureaux et de 66 allèges. Pour le réseau d'Alsace-Lorraine, qui comportait des sujétions spéciales (transport des colis postaux) héritées de l'exploitation allemande, des types de véhicules furent mis au point de 1930 à 1932 (wagons mixtes de 20,28 m, 15,25 m et 10,70 m). Ces wagons, en dehors du fait qu'une partie de leur surface était réservée au stockage des paquets-poste jusqu'à 25 kilogrammes, possedaient a une de leurs extrémités une étroite plateforme où se trouvait le volant d'un frein à vis. La réglementation restée valable en Alsace-Lorraine interdisait, en effet, aux employés des chemins de fer de monter à bord des wagons-poste, même pour les manœuvres de service.

En 1939, 825 wagons formaient le parc français : chaque jour 300 bureaux ambulants desservis par 4 000 agents pouvaient ainsi circuler. La guerre de 1939-1945 créa des troubles sérieux. En 1955 le parc était tombé à 556 véhicules et 130 bureaux ambulants restaient en service quotidiennement. Cette réduction était due aux destructions, mais aussi à l'évolution des moyens de transport utilisés par la Poste. En effet, dès l'avant-guerre, l'automobile et l'avion avaient pris leur place dans les transports de courrier.

---

* Voir également **Loco-Revue** n° 290, « Les transports de la Poste par le rail ».

MIS EN SERVICE

par P. CHARBON

Les timbres à date

A l'avènement des premiers bureaux ambulants considérés comme des prolongements du bureau central de Paris, les cachets de route, frappés jusqu'alors en bleu au bureau central, furent remplacés par des timbres à date libellés « ligne de... ». Baptisés type 15 par les marcophiles, ces timbres retracent l'histoire des premières relations postales jusqu'à ce que le rail soit devenu une institution bien établie et indispensable au développement économique du pays.

Ont été ainsi crées successivement les cachets suivants :

Le 1er mars 1845 : Ligne de Rouen (1 et 2).

Le 15 avril 1846 : Strasbourg à Bâle (1 et 2).

Le 1er septembre 1846 : Ligne de Valenciennes.

Le 1er novembre 1846 : Ligne de Tours.

Etc.

En 1886, 78 lignes d'ambulants sont exploitées sur le territoire.

L'apogée de l'utilisation des relations ferroviaires par la poste se situe en 1914. A cette date de nombreuses lignes d'intérêt général et local sillonnent le pays. Plus de 40 000 km à voie normale et 12 000 à voie étroite, sans compter les tramways urbains qui ne servaient pas normalement au transport du courrier. Toutes ces lignes étaient parcourues par les trois trains journaliers réglementaires. Plus de 3 000 lignes différentes sont parcourues par les convoyeurs !

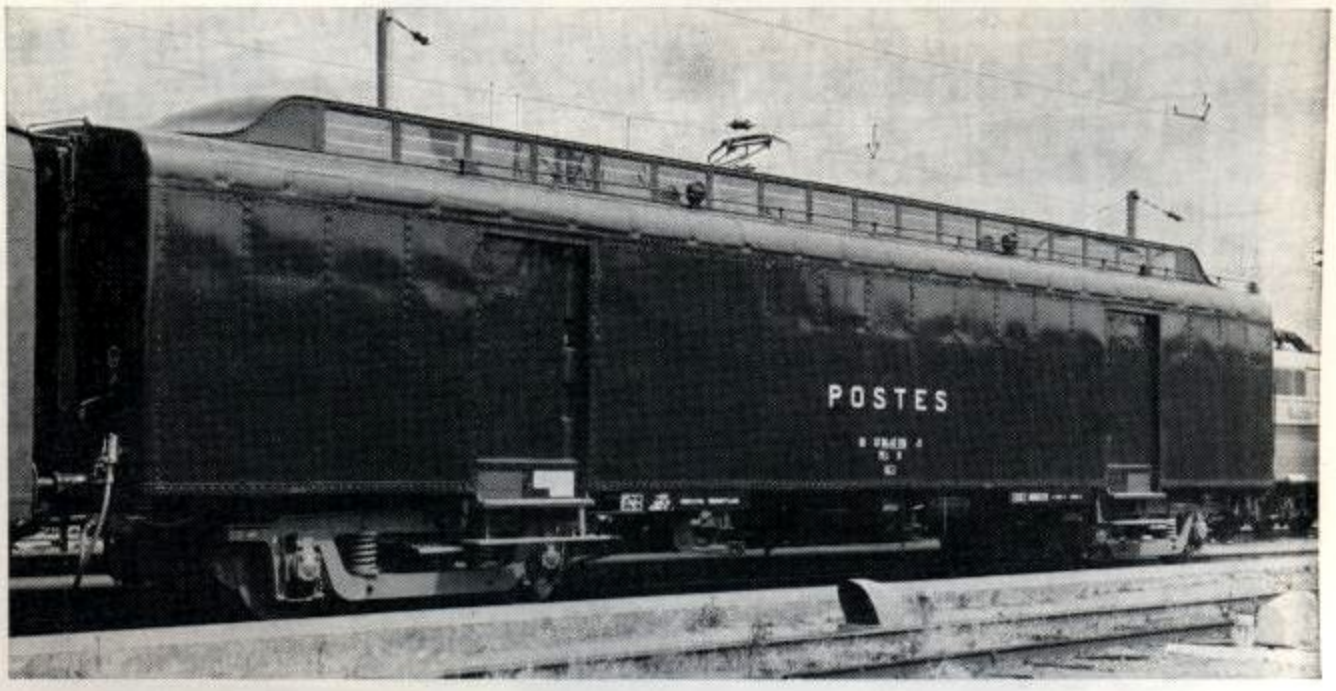
Avec le développement des services routiers et de l'aviation, le chemin de fer a perdu rapidement son monopole dans ce domaine, cependant il demeure le premier quant au tonnage du courrier transporté.

D'après « L'écho de la timbrologie »

Le dernier-né des ambulants ferroviaires (1974).

Fin 1973, le parc postal comportait les véhicules ci-après :

Voitures postales de 20 m de longueur	234
Allèges mixtes de 20 m, 1/2 poste, 1/2 allège	40
Voitures postales de 15 m	7
Voitures postales de 10 m, à essieux	2
Allèges de 15 m	45
Allèges de 17 m, sans w.-c.	34
Allèges de 17 m, avec w.-c.	77
Allèges de 15 m, à porte centr.	17
Allèges de 15 m (maritimes)	18
Allèges de 15 m ex-Alsace-Lorraine	21
	495



Allège postale de 17 m, PEz type 1924 (tare 34 t.) Cliché R. Bersot

Il faut aussi noter que pour les transports en nombre, en particulier pour les envois de presse, la Poste fait appel à des fourgons SNCF ordinaires, ce qui explique la réduction du parc spécialisé.

Le 28 novembre 1973 sortait le prototype du nouveau wagon-poste français de grande longueur. Ses caractéristiques sont les suivantes :

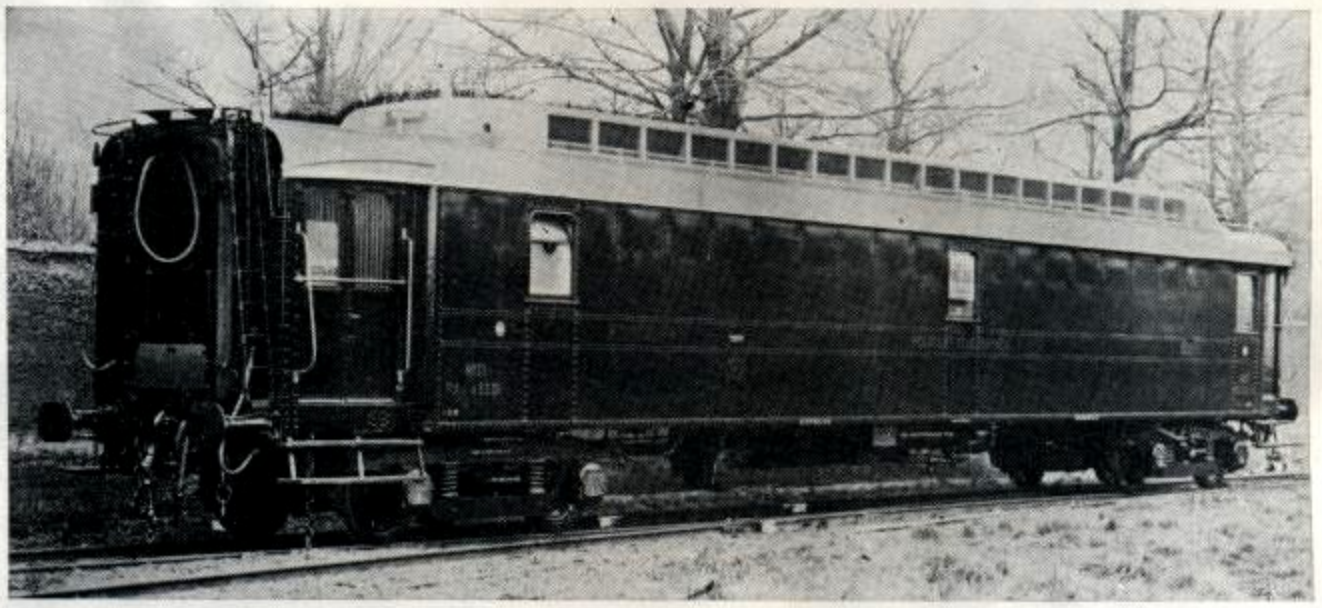
« .. Longueur hors tout 26,40 m ; hauteur 4,23 m ; largeur 2,82 m ; poids à vide 47-48 tonnes. Il est équipé des dispositifs techniques les plus modernes en matière de sécurité des transports sur rails. Les bogies, en particulier, sont d'un type nouveau, permettant un freinage auto-continu ; cet appareillage assure une action adaptée à la charge des véhicules quelle qu'elle soit, ce qui est indispensable pour les allèges dont le poids total varie de 40 à 65 tonnes suivant qu'elles sont vides ou pleines. Enfin, il bénéficie d'une isolation thermique et phonique identique à celle des voitures voyageurs des grandes lignes... »

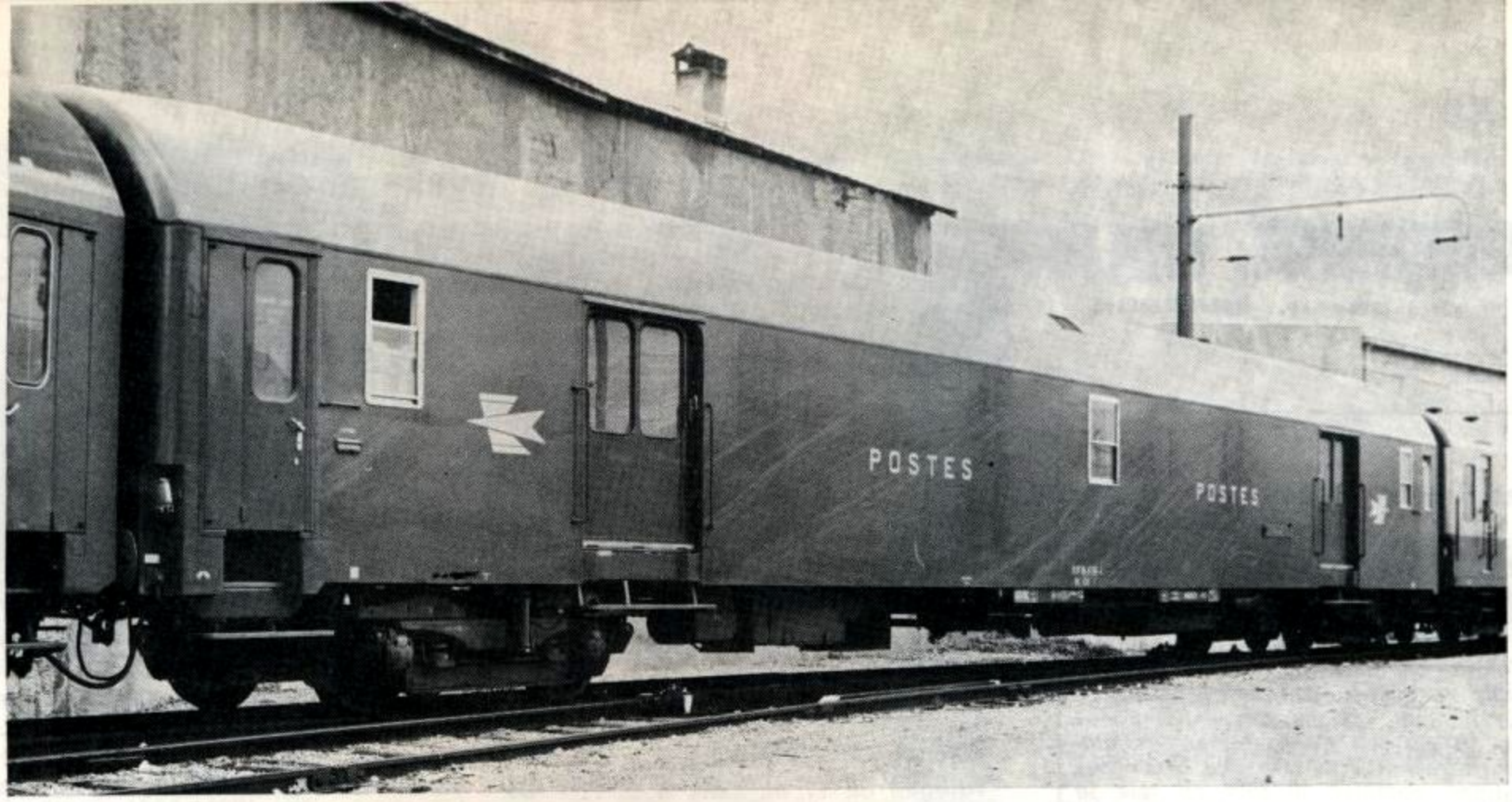
« ... Au centre de la voiture, l'atelier de tri du courrier, de 14,50 m de longueur comporte, à chacune de ses extrémités, une table d'ouverture des sacs postaux avec dépoussiérage. Les plates-formes, c'est-à-dire les parties situées au-dessus des bogies, regroupent les locaux annexes. La première de ces plates-formes comporte un bloc sanitaire avec un lave-mains, un chauffe-plat et un réfrigérateur. A l'autre extrémité de la voiture sont aménagés un lavabo et un vestiaire. La voiture postale est éclairée sur toute sa longueur par deux rampes de tubes fluorescents et demeure en relation phonique avec le reste du train par un système de haut-parleurs branchés sur le dispatching central. »

« ... Le nouveau véhicule est équipé d'un système de chauffage central conventionnel, c'est-à-dire de radiateurs à circulation d'eau chaude. Toutefois, il dispose de deux chaudières : la première, qui sera la plus utilisée, fonctionne à l'électricité et peut donc

Bureau postal ambulant PAz série 500 (ex-PAyi) de 20,28 m, type OCEM 1926/29, (voir fiche documentaire Loco-Revue N° 239/12/1968 - 68 d 20).

Cliché Musée Postal de Paris.





Le nouveau wagon-poste de 26,40 m mis en service sur les lignes SNCF par l'Administration des PTT. La livrée est uniformément brun rouge (bogies Y 24 x, tare 47 t.) Ce wagon a été présenté en détail dans le N° 304/1974-1 de la revue CHEMINS DE FER, le N° 1456/1.9.1974 de LA VIE DU RAIL, ainsi que dans le N° d'Octobre 1974 de la Revue générale des chemins de fer, avec diagramme à l'appui.

Cliché R. Bersot

se brancher sur la motrice ou sur une prise se trouvant à quai, la seconde consomme du thersol, combustible dérivé du pétrole et peut être utilisée en toutes circonstances, en particulier lorsque le branchement sur une ligne électrique ne peut avoir lieu. En outre, les systèmes de chauffage adoptés permettent de fournir de l'eau chaude à toutes les installations de la voiture et peuvent alimenter, au besoin, une soufflerie d'air chaud encastrée dans le plafond... » Les prototypes n° 1 et n° 2 du nouveau modèle sont l'objet d'essais en service réel, l'un sur Paris-Strasbourg, l'autre sur Paris-Pontarlier. Ils forment la tête d'une série de 60 véhicules (50 wagons et 1 allège) constituant l'amorce du nouveau parc postal. On voit qu'avec ce matériel, comme en 1926, l'administration des Postes devance la réalisation des véhicules voyageurs correspondants.

Face aux transports aériens de nuit, qui sont largement utilisés par la Poste, la nécessité d'un véhicule de cette espèce peut toutefois se poser. M. Lanquet de la direction de l'Equipement et des Transports au ministère des P.T.T. a pu préciser à ce sujet : « ... Du point de vue de l'exploitation postale, le transport par voie ferrée et le transport par voie aérienne ne sont pas concurrents, mais complémentaires. Les ambulants ferroviaires assurent la desserte des villes traversées, distantes les unes des autres de 100 à 200 kilomètres ; cette desserte ne pourrait pas être assurée par l'avion, pour qui les « sauts de puce » sont extrêmement pénalisants. Sur des distances de 400 à 500 kilomètres, les bureaux ambulants permettent de compenser, par le tri en cours de route, la relative lenteur du transport de surface par rapport au transport aérien. Enfin, la capacité de transport des moyens ferroviaires permet d'assurer dans des conditions économiques acceptables le trafic postal pondéreux : journaux, paquets urgents, etc. Ce trafic est considérable et il ne saurait être raisonnablement envisagé de le transporter par une voie aérienne... »

Ainsi, pour de nombreuses années encore, assisterons-nous à la collaboration du Chemin de fer et de la Poste, pour le plus grand bien de la clientèle de cette dernière.

BIBLIOGRAPHIE

« Service des Postes sur les chemins de fer. Bureaux ambulants », dans **L'Illustration,** 1848, n° 291, volume XII, p. 55 à 58.

« Les nouveaux wagons-poste », par G. Cerbelaud, dans **L'Ilustration,** 1er décembre 1900, n° 3014, p. 339.

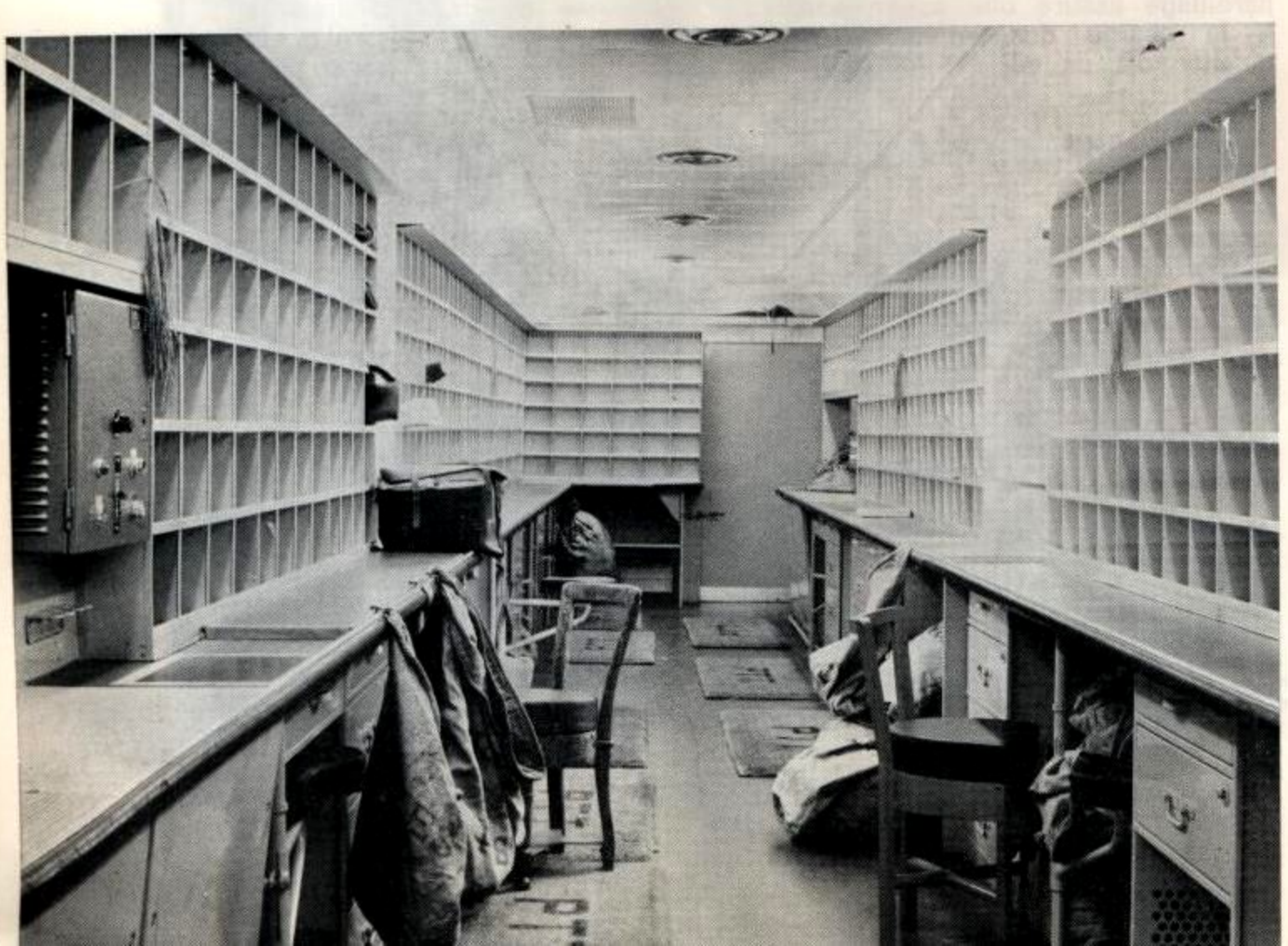
« Essai sur les bureaux ambulants des Postes françaises », par Raymond de Casteras, Paris, 1913.

« Le matériel ferroviaire de l'Administration française des P.T.T. », par Bernard Porcher, dans **Chemin de fer,** septembre-octobre 1956, n° 200, p. 125 à 138.

« François-Donat Blumstein, un grand postier alsacien du XIXe siècle », par Michel Dupouy, Strasbourg, 1966.

« P.A - 518700870018 » dans **Postes et Télécommunications,** février 1974, n° 218, p. 8 à 10.

« Histoire de la poste ferroviaire. François-Donat Blumstein, inventeur des bureaux ambulants », par J. Pezet, dans **la Vie du Rail,** septembre 1974, n° 1456, p. 8 à 10.



Vue de la salle de tri de 14,50 m, comportant 650 cases, du nouveau wagon-poste. A gauche, la commande de la table de dépoussiérage où les sacs sont ouverts ; au plafond, les plafonniers circulaires fluorescents et les entrées et sorties d'air ventilé.

Cliché R. Bersot

Douze heures de la vie d'un "Ambulant" sur la ligne Paris-St-Gervais

par R. Bersot

17 heures, sur les quais de la gare postale de Paris, gare de Lyon, les wagons-poste sont déjà là, sur différentes voies, classés dans l'ordre de départ, nettoyés, vérifiés, les chaudières à charbon allumées pour les bureaux ambulants, les allèges n'étant en principe pas chauffées (1).

Peu avant 19 heures, 8 à 10 gaillards, munis de petites valises bien râpées, ou de sacs cabas débordant de bric-à-brac, escaladent allègrement l'emmarchement raide du wagon du service intitulé « Paris à Evian », ils ont dû dîner de bonne heure.

Comme les autres voitures partant pour d'autres directions, celle-ci sera accrochée en temps utile sur le train régulier 5613 Paris-Saint-Gervais (2).

Ayant à peine eu le temps de se mettre en tenue de travail, de déballer le matériel, de munir les casiers d'étiquettes indiquant l'attribution des cases pour chaque direction ou localité, d'installer les sacs sur les crochets amovibles qui s'adaptent sur les rebords des tablettes de tri, les ambulants reçoivent les chariots chargés de courrier, sacs de journaux des éditeurs parisiens, sacs de lettres, de paquets, qui ont été amassés et groupés dans la journée par les bureaux centralisateurs du district parisien.

Tout ce courrier réceptionné a subi des premiers tris et concerne uniquement la destination du service, dont l'attribution est ici la desserte de la Haute-Savoie.

20 h 15, première manœuvre : le wagon évacué assez brutalement, raccroché à un moderne Dd^4 bicolore bien pimpant, est remisé avec vigueur sur la voie 21 ; il paraît que ces vieilles BB de manœuvre (ex-1600 Midi) n'ont pas une conduite douce ! « On n'est pas des bœufs, apprends à conduire, etc. » les exclamations fusent dans le wagon. Cela est classique.

Dans le fourgon Dd^4 seront entreposés les bagages, et évacués certains sacs de courrier triés sur le P.A. qui devient trop petit au fur et à mesure des réceptions. Les livraisons de sacs se succèdent, d'origines diverses : Autres services ambulants arrivant à Paris, centralisateurs de province, bureaux centraux d'arrondissement de Paris, etc. ! Ils sont ouverts, vidés et leur contenu est réparti selon l'attribution de chaque agent.

22 h 30, nos deux wagons sont manœuvrés à nouveau, un ou deux porte-autos sont rajoutés après le fourgon, puis nous roulons vers la voie 19, d'où partira le train. Une demi-heure après ; avec un grand coup de tampon, la rame voyageur est accrochée et sur le quai commence le défi'é comique des voyageurs. On en voit de toutes sortes : Certains paraissent intrigués par ce wagon mystérieux, clos, presque blindé à leurs regards ; d'autres, pressant moins le pas, lisent sur le flanc de la voiture la plaque d'appellation du service "Evian" et, réalisant qu'ils vont sur la ligne d'Annecy, ils deviennent soudain inquiets : Mais où va ce train ? — pour Saint-Gervais ? perplexes, n'étant pas convaincus, ils s'adressent plus loin au premier manutentionnaire qui passe, et qui cette fois les renseigne mal ! car ce pauvre bougre, parfois embauché la veille, n'est pas forcément un cheminot.

23 h 30, le temps s'écoule vite sur un wagon-poste. Les gros envois arrivent, les plates-formes sont bourrées à nouveau.

23 h 45, "Carillon !" les hauts-parleurs annoncent le départ et la voix suave de la speakerine "Mesdames, Messieurs, nous vous souhaitons un agréable voyage !" provoque ici quelques ricanements justifiés !

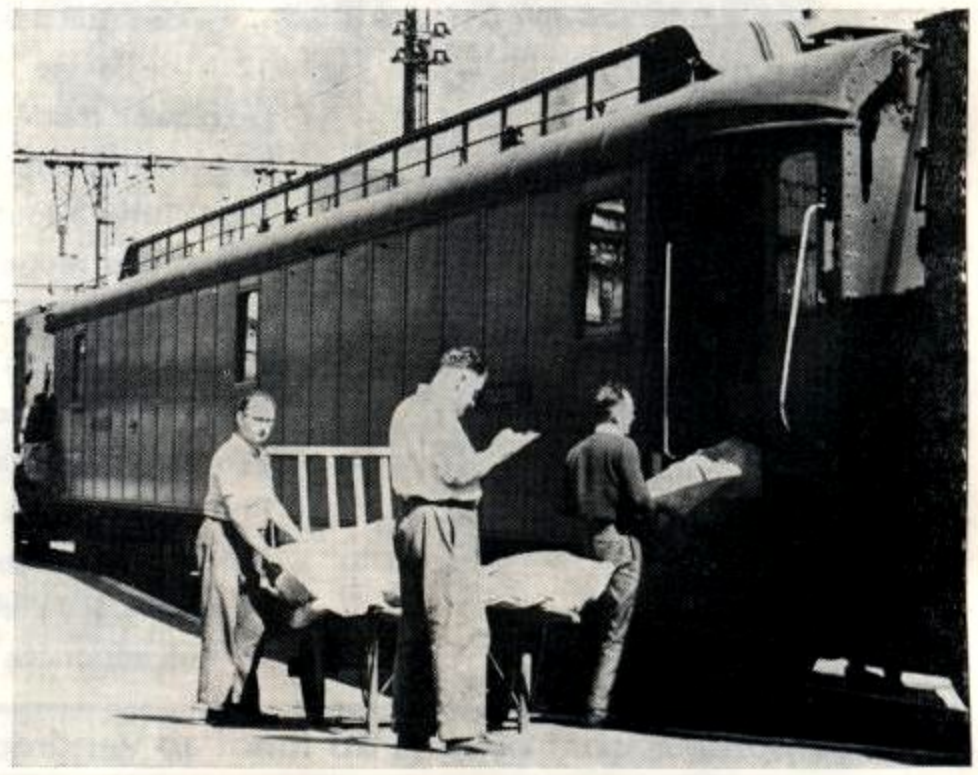
23 h 46, insensiblement le wagon se déplace, puis on le sent rouler. Ce lourd convoi de 900 tonnes démarre en incroyable douceur ; par la petite fenêtre centrale on aperçoit des mouchoirs s'agiter. Ceux qui restent... et ceux qui partent, bien installés derrière les larges baies..., travail, loisir, chagrin, rêve, c'est l'ambiance des départs de masse. Les lumières de la banlieue déjà sont loin, remplacées par des éclairs qui cinglent le lanterneau du wagon-poste et indiquent le passage d'une gare. La courbe de Montereau, celle de Sens, la traversée de Laroche-Migennes à 150 km/h sont impressionnantes... A l'intérieur du wagon règne l'animation d'une ruche, il faut lutter avec le temps qui file à la cadence des joints de rails. Le passage des deux tunnels de Lézinnes constitue un point de repère pour le travail de tri.

Enfin, Blaizy-Haut, le coup de frein fatal, comme si la locomotive voulait se récompenser d'avoir si bien gravi ce seuil de Bourgogne, alors elle se laisse aller dans la traversée du tunnel, et c'est la descente au pas sur Dijon, où, avec l'étranglement des voies, les trains de Paris arrivent à la queue-leu-leu toujours en retard. En moins de temps qu'on ne puisse se l'imaginer les tablettes de tri sont déblayées : des bouteilles et de longs casse-croûte surgissent spontanément des valises. Hâtives restaurations, car Dijon avec son grand et haut mur en pierres de taille apparaît sous les faisceaux jaunes des projecteurs.

2 h 40, stationnement réduit, on s'en doutait, impitoyablement les chariots de sacs provenant des régions Est, Metz, Nancy, Epinal, du train poste Lyon-Paris et même un surplus de la banlieue parisienne reçu par le service de Paris-Chambéry parti à 23 h 09 de Paris, nous attendent sur le quai, à bonne hauteur.

2 h 50, dix minutes à rattraper... le tri à peine terminé recommence. Dès la secousse que donne le sévère aiguillage de la ligne de Bresse, le train s'élance à nouveau dans cette nuit qui s'affirme au fur et à mesure que s'estompe la clarté de Gevrey. Le mécanicien semble vouloir aussi rattraper le retard

Chargement des dépêches sur un bureau ambulant, en 1950.
Cliché Musée Postal de Paris.



et malgré la rénovation de cette ligne sinueuse, notre P. A. danse, même durement, chacun s'appuie où il peut, les pieds coincés entre les sacs... Un train croiseur, c'est le Saint Gervais-Paris. On songe aux collègues du P. A. roulant vers leur foyer... demain ce sera notre tour !

... Léger ralentissement « Saint-Amour », puis le wagon ne tangue plus, c'est la grande ligne droite, puis une large courbe et notre train s'arrête en douceur, à l'heure : Bourg-en-Bresse.

4 h 07, des agents venus de Lyon par d'autres services ambulants, comme le RS par exemple, montent pour venir renforcer la brigade.

De 8 à 11 au départ de Paris, avec ces agents (que l'on appelle des chevaux ! car ils chevauchent sur plusieurs services), notre équipe peut à partir de Culoz se retrouver à une vingtaine d'agents dans les périodes de fort trafic, d'ailleurs en haute saison d'hiver et d'été le service comporte deux wagons-poste reliés entre eux, chacun ayant ainsi assez de place pour avoir une position de travail.

A Bourg-en-Bresse, c'est l'avalanche de sacs en provenance de Nice, Marseille, Toulouse, de Lyon qui centralise les lignes d'aviation intérieures s'étendant à Quimper, Nantes, Pau, Bordeaux, Clermont-Ferrand, etc. Il règne à cette heure matinale une incroyable activité à l'intérieur de ce wagon-poste, car à 5 h 25 prochaine station, il faut être en mesure de livrer les premières dépêches pour le nord de la Haute-Savoie, qui s'acheminent par la ligne de Bellegarde, Annemasse, Thonon, Evian. On ne blague plus !

Fort heureusement la SNCF vient encore à notre secours. Le 5661, qui nous précède de peu, a 2 arrêts avant Culoz et gêne obligatoirement notre 5613 qui n'en a pas, aussi lorsqu'on entend dans la descente de Virieu le train ralentir, souvent marquer l'arrêt, s'acheminer ensuite doucement, les visages des postiers s'épanouissent, la situation du tri sera au pair de justesse. Culoz, stationnement réduit aussi, puis le bruit caractéristique provoqué au franchissement du pont métallique sur le Rhône détermine pour nous, enfermés, la frontière des provinces de Savoie. Puis une succession de tunnels rapprochés annonce le lac du Bourget, si merveilleux au petit matin d'été. Ensuite il y a la fameuse courbe de Grésine qui nous permet de voir pour la première fois la puissante CC qui nous remorque depuis Paris-Charolais.

5 h 50, Aix-les-Bains. Changements de tension de locomotive, de sens de marche, débranchement de la partie Modane du train.

Profitant de ces dix minutes d'arrêt, quelques-uns, en tenue légère de travail, courent au buffet de la gare prendre une boisson chaude. C'est dans cette tenue insolite, par — 10 °C, que deux agents en petite liquette, pantalon tronqué et espadrilles ont, un certain jour, raté le train pour avoir tardé à avaler un café trop chaud !

Sans papiers d'identité ils eurent toutes les peines du monde à convaincre les gendarmes rencontrés inopinément de ce que signifiait réellement le terme « ambulant »...

6 h 00, le train est reparti et le travail se poursuit. La lampe témoin du chauffage électrique s'éteint ; nous sommes sur la zone de coupure qui sépare les caténaires 25 000 volts du 1 500 volts.

Rumilly approche, c'est la dernière limite de la fermeture des dépêches, rassemblement des cases ayant la même destination, ficelage des liasses de lettres, ensachage dans les sacs respectifs, auxquels on fixe à leur gorge, en les fermant, un collier portant le nom du bureau de poste correspondant, classement de ces sacs sur les plates-formes dans un ordre précis. Dans ce grand remue-ménage, la poussière vole, rendant l'éclairage diffus.

6 h 37, un dernier tunnel : Annecy apparaît dans le brouillard. Ici le travail des équipes de Paris et Lyon est obligatoirement terminé.

Depuis la prise de service à Paris, il aura été ouvert et travaillé le contenu de 117 sacs que sont les dépêches régulières, plus ou moins volumineuses. Accompagnant ces dépêches et ne contenant en principe qu'une majorité d'objets de messagerie, paquets, imprimés, grosses lettres, il faut ajouter de 130 à 200 sacs supplémentaires, et aussi selon les jours 40 à 80 sacs de journaux quotidiens et hebdomadaires.

Un sac normal peut contenir de 3 gros paquets à une dizaine de paquets moyens, comme une centaine d'échantillons et de petits paquets, peser de 3 à 30 kg, maximum permis, il peut contenir aussi 4 000 lettres ordinaires. Dans l'ensemble, selon la saison, il aura été trié dans la nuit, tout de même, de 25 à 65 000 lettres plus le reste.

Après 4 nouveaux arrêts, le 5613 arrive à son terminus, Saint-Gervais - Le Fayet. « Tout le monde descend, empruntez le passage souterrain... » La voix de l'agent est davantage apprécié que celle de la speakerine au départ !

---

(1) La chaudière mixte qui alimente en eau chaude les radiateurs des wagons est chauffée soit au coke, soit par résistances électriques lorsque le courant 1 500 V est envoyé par la ligne de train, ou par la conduite de vapeur lorsqu'il se trouvait des machines à vapeur.

(2) L'appellation administrative d'un service correspond rarement au trajet de celui-ci. Ainsi Paris - Boulogne allait à Calais, Calais Rapide à Boulogne, Paris - Mâcon ou Sète ou Grenoble à Lyon, Paris - Rodez à Toulouse, Vannes à Quimper, etc.

SOMMAIRE N° 357

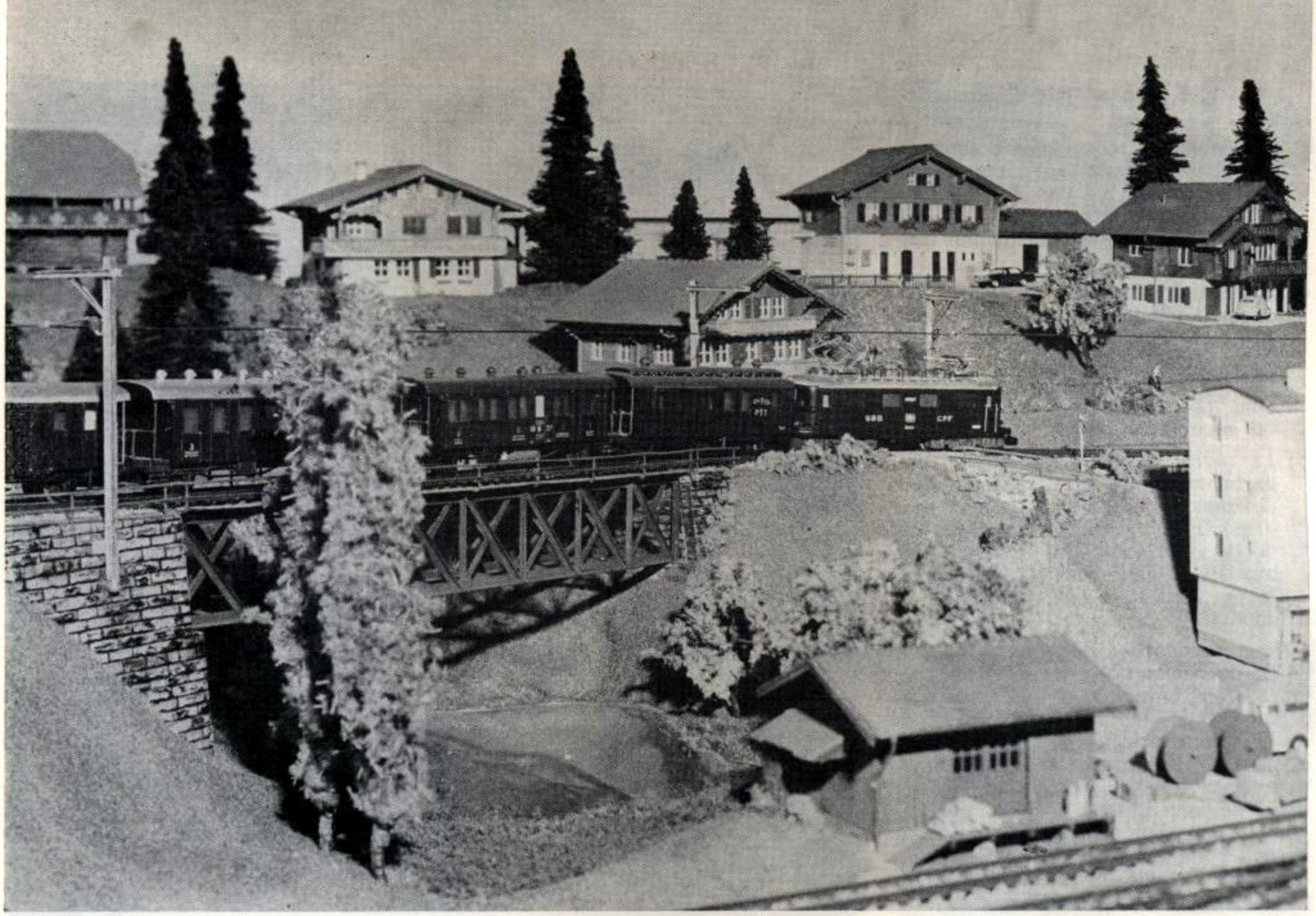
JANVIER '75

Notre liste récapitulative des clubs :

En raison des retards de correspondance dues aux grèves des PTT, la publication de cette liste est reportée à notre numéro de février.

	Pages
Il y a 130 ans : Le premier bureau ambulant français était mis en service (2e partie)	10
12 h de la vie d'un "ambulant" sur la ligne Paris-St-Gervais	13
Le réseau modèle dans son décor : Les grandes orientations	15
La conduite sélective des trains, système J.C. : Retour sur le codage	19
Modélisme à toute vapeur : construction d'un cylindre	21
Revue des revues	23
Le réseau du C.C.A.C., en HO	24
Le plan du mois : locomotive-tender 151-TA 701 à 727	29
Rapport sur les dernières vapeur en Allemagne	30
Fédération française de modélisme ferroviaire	32
Photos souvenirs congrès FFMF 1974	33
Model shopping	34
A travers les clubs	38
Petites annonces - Nouveautés en librairie	40

Nos bureaux sont ouverts du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h. Fermé le Samedi.



Le réseau modèle en HO intégré dans son décor : Réalisation J. Rochaix.

Cliché Loco-Revue

Le réseau modèle dans son décor

(voir également Loco-Revue n° 352, 353 et 354)

par Xavier JACQUET

1er chapitre : Les grandes orientations (style du réseau) -

1) **La conception du réseau.**

Le modélisme ferroviaire se caractérise par une grande diversité d'activités ayant toutes pour but la reconstitution à petite échelle d'un aspect des chemins de fer réels. Certains construisent du matériel roulant, d'autres réalisent des montages électriques ou électroniques, d'autres encore réaliseront des accessoires tels que signaux, aiguillages, etc., enfin, certains trouvent dans la lecture des revues spécialisées ou dans le lèche-vitrines de quoi combler leurs loisirs. Cependant, le rêve de chacun de nous n'est-il pas de faire vivre ses trains dans un cadre digne de l'intérêt que nous leur portons ?

Si nous prenons la décision de passer du rêve aux actes, si aujourd'hui nous nous sentons capables de mettre ou de remettre notre réseau en chantier, l'heure des choix a sonné.

Rares sont les modélistes qui ont assez de temps, de place, ou de moyens pour réaliser le réseau qui hante leur imagination. Ainsi sommes-nous limités et devons-nous rechercher comment réaliser le maximum avec les moyens dont nous disposons. Mais pour arriver à nos fins, la parfaite observation de la réalité et la définition d'un programme précis sont nécessaires. Voyons comment se présente le problème.

Les réseaux construits par les amateurs peuvent se classer en 4 catégories :

a) Le réseau technique : Il est généralement composé d'un plateau supportant une voie impeccable où circulent de nombreux trains asser-

vis à tout un ensemble d'automatismes.

b) Le réseau du mécanicien : souvent un simple ovale sur lequel les trains courent les uns derrière les autres à des intervalles variables, en fonction des ordres donnés par les signaux.

c) Le réseau réaliste : Cette fois, le décor l'emporte sur la technique. Il s'agit plus de créer un cadre dans lequel évolueront nos trains que de faire tourner ces derniers dans un complexe ferroviaire plus ou moins plausible.

d) Le réseau mixte : ce dernier est certainement le plus répandu. Ses dimensions sont variables, son réalisme aussi, car trop souvent le décor vient camoufler un complexe ferroviaire déjà installé, parfois de façon empirique, et souvent trop important.

Nous devons donc choisir parmi ces types de réalisations laquelle sera la nôtre. Dans l'étude que nous vous proposons aujourd'hui, nous allons essayer de compléter chacun de ces types de réseaux de telle façon que, personnalisés dans leur conception et réalisation, ils constituent chacun un ensemble cohérent à l'abri des critiques et des commentaires des non initiés. Un décor détaillé de façon réaliste ou juste suggéré, mais toujours vraisemblable. sera le plus sûr moyen d'y parvenir.

1.1. Réflexions générales, les grandes orientations.

Nous allons analyser point par point les éléments indispensables à l'élaboration d'un réseau possédant un décor vraisemblable.

1.1.1. Eléments géographiques.

La géographie joue un rôle primordial dans l'étude du réseau et de son décor. En effet, il est nécessaire de caractériser ce dernier en lui choisissant un cadre national, régional et local.

1.1.1.1. Cadre national.

L'aspect sentimental jouant un rôle important dans notre hobby, le choix d'un pays ou de plusieurs pays peut être justifié par des souvenirs d'enfance, de voyages ou tout simplement par l'attrait ferroviaire que représentent ces contrées.

Exemple : Pour les amateurs de western : le matériel américain. (Qui peut être justifié aussi par le manque de choix en matériel de type français, du moins en N !) Le choix des pays peut se faire en fonction du matériel proposé par nos constructeurs, ou en fonction du matériel déjà en notre possession.

Exemples : Matériel allemand (Märklin, Fleischmann, Trix...) ;

Matériel français (Jouef, TAB, France Trains, Fulgurex...).

En HO : une rue moyenâgeuse, avec ses maisons à encorbllement, réalisation de l'auteur.

Cliché Loco-Revue

Les zones frontalières entre deux voire trois pays ont l'avantage de permettre la circulation d'un matériel international (locomotives et matériel remorqué) et donc d'élargir nos possibilités.

1.1.1.2. Cadre régional.

Le choix de la région découle en partie du choix national ; cependant il est nécessaire de préciser notre position géographique, notre réseau étant de dimensions limitées.

Cette fois, des considérations d'ordre topographique entrent en jeu (montagnes, plaines, régions maritimes...) Si nos ambitions sont grandes il est possible de réaliser le réseau de telle façon que la cohabitation de 2 ou plusieurs régions, même éloignées, soit possible. Dans ce cas, le relief sera étudié de manière à isoler chaque région ou bien le réseau sera conçu en plusieurs ensembles distincts dont la voie ferrée sera le seul lien (fig. 1).

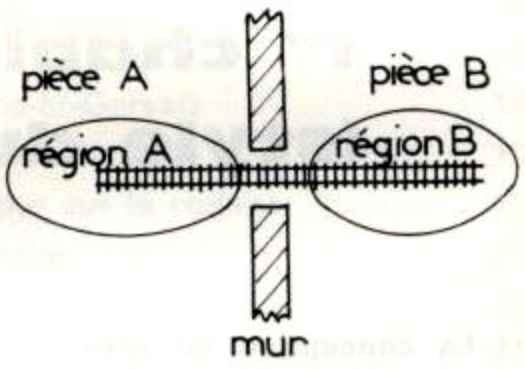


Fig. 1 a

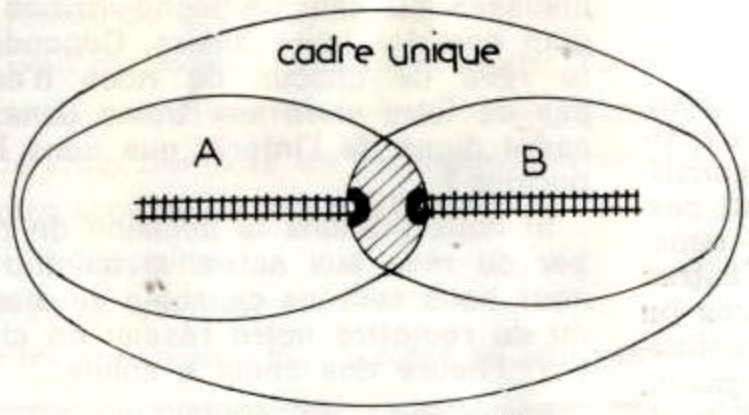


Fig. 1 b

Exemple : En partant d'une de nos grandes transversales Genève, Lyon, Nantes, il est possible de réaliser deux régions distinctes, l'une à caractère montagneux et au trafic international (région Rhône-Alpes), l'autre à caractère maritime (Bretagne).

1.1.1.3. **Cadre local.**

Notre hobby nous conduit le plus souvent à considérer dans le chemin de fer le seul côté technique, tant pour les installations fixes que pour le matériel roulant. Ce dernier n'est-il pas avant tout un moyen de transport mis au service des collectivités locales ? Les relations existantes entre le public et le chemin de fer vont nous guider dans le choix définitif des lieux où nous avons été mis en contact avec le train. En effet nous avons pu côtoyer ce dernier aux abords des installations (place de la gare, passages à niveau, ponts, etc.). Nous avons utilisé ses services sous certaines conditions et été admis ainsi à pénétrer dans certaines installations, tels que la gare et les quais. Enfin, notre hobby nous a conduits à jeter un regard indiscret dans ces lieux réservés aux seuls cheminots et nous a permis de mieux comprendre l'intimité de ce vaste monde qu'est le chemin de fer (dépôts, triages, ateliers d'entretien). Il serait cependant insensé d'oublier que le train est avant tout un objet mobile qui transforme les sites traversés. Ces sites, nous les avons découverts depuis les baies du train. Que ce soit la plaine ou la montagne, le chemin de fer a marqué de sa trace le paysage (voies sur talus ou en tranchée, ponts, remblais, viaducs, tunnels, passages à niveau, poteaux télégraphiques en sont les témoins).

Nous pouvons donc regrouper les lieux ferroviaires qui seront seuls représentés sur notre réseau en fonction des liens qui unissent dans la réalité les collectivités locales au chemin de fer, et le spectateur au train miniature sur nos réseaux. Nous définissons ainsi trois points d'observation principaux :

a) aux abords des installations ferroviaires,

b) dans les installations ferroviaires,

c) dans le train.

Comme les exemples qui suivent vont nous le montrer, à chacun de ces lieux s'attache une conception différente du réseau, étant entendu que nous avons toujours la possibilité de représenter un ou plusieurs lieux à condition de veiller à ce que de chaque point d'observation nous ne puissions découvrir une superposition invraisemblable.

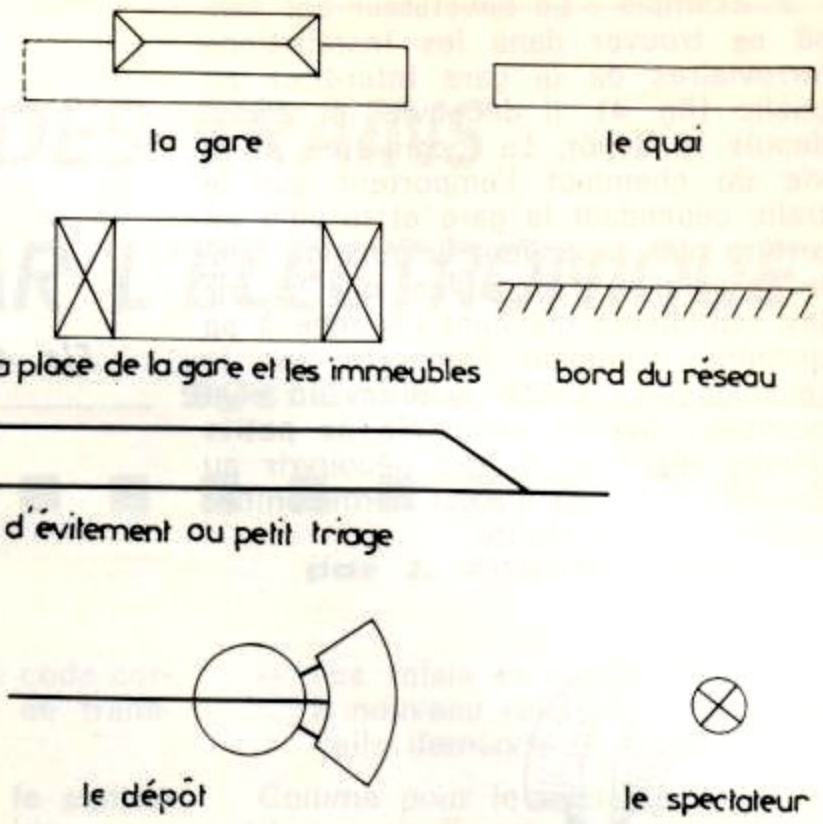


Fig. 2

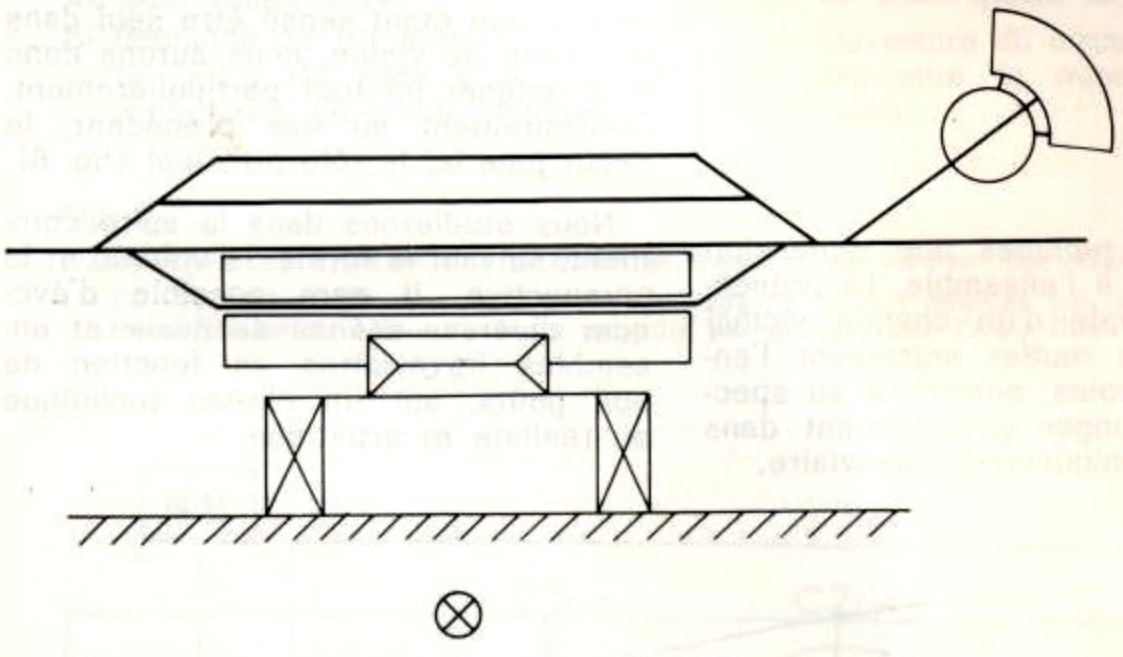


Fig. 3

Les trois premiers exemples que nous traitons vont vous expliquer comment, à partir des mêmes éléments, il est possible de traduire les diverses relations qui peuvent nous unir, ainsi que le spectateur, à notre réseau.

Soient les sept éléments schématisés en figure 2.

1er exemple : Le spectateur est sensé se trouver aux abords des installations ferroviaires (fig. 3). [Le dépôt en dans un coin, en arrière.]

Le spectateur découvre le réseau de la place de la gare. Le décor joue ici un rôle plus important que la circulation des trains. Le spectateur côtoie le chemin de fer et découvre ses installations sans y pénétrer vraiment.

2e exemple : Le spectateur est sensé se trouver dans les installations ferroviaires accessibles au public (fig. 4). (Le dépôt est dans un coin, mais bien visible depuis la voie principale.)

Il découvre le réseau depuis les quais. La circulation des trains est prédominante, car ceux-ci sont en premier plan. Cette fois l'accent est mis sur la fonction exploitation, le décor joue donc un rôle moins actif que dans le cas précédent.

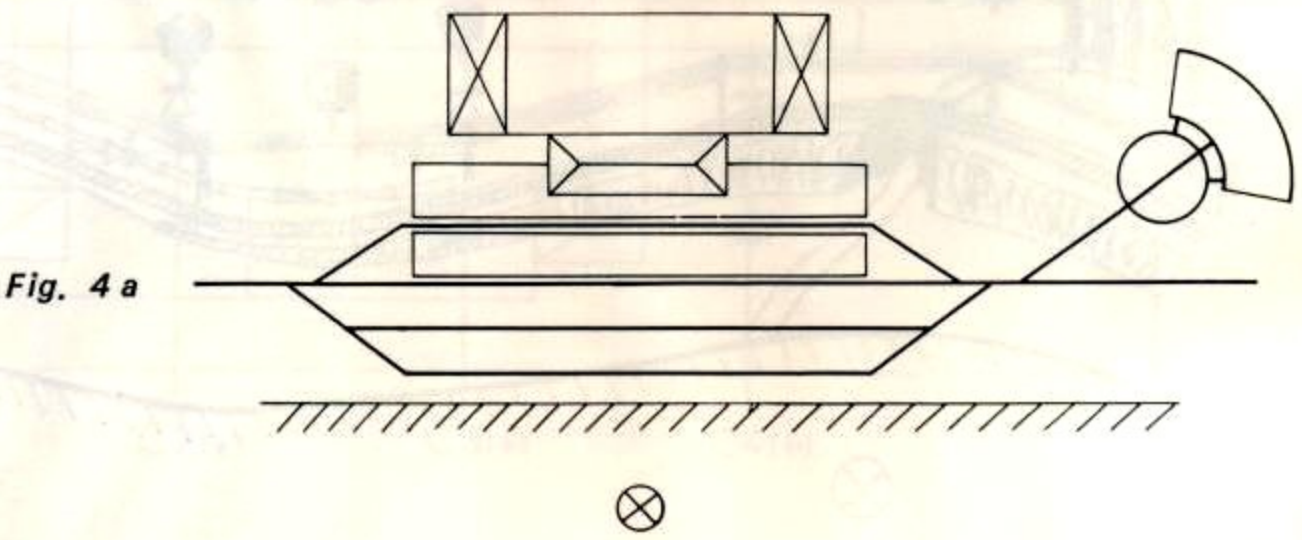


Fig. 4 a

3e exemple : Le spectateur est sensé se trouver dans les installations ferroviaires de la gare interdites au public (fig. 4). Il découvre le réseau depuis le dépôt. La locomotive et la vie du cheminot l'emportent sur le train, cependant la gare et la ville en arrière plan rappellent la fonction finale de celui-ci. L'accent est mis ici sur les sentiments qui lient l'homme à sa machine. L'humain l'emporte sur la technique. Le décor joue ici un rôle nouveau ; par un ensemble de petits détails réalistes, il fera découvrir au spectateur ce qui lui est normalement caché dans la réalité.

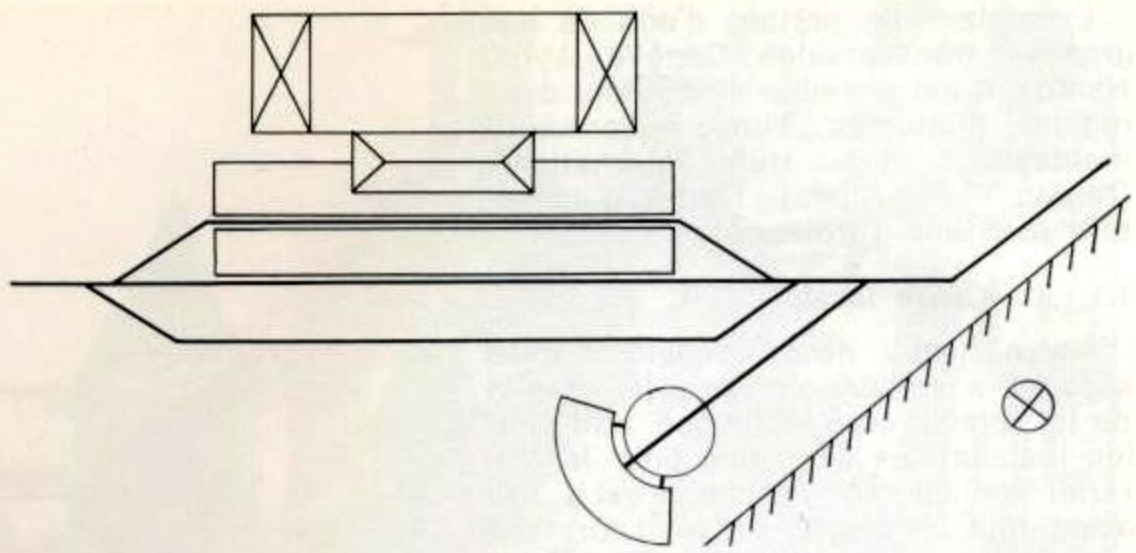


Fig. 4 b

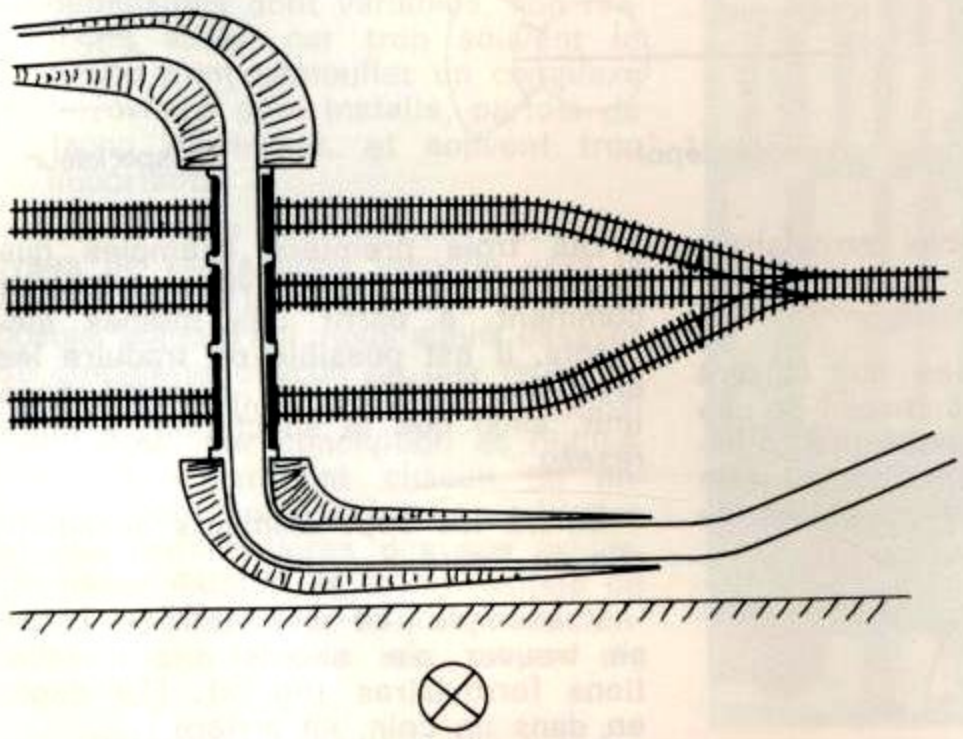


Fig. 5

4e exemple : Le spectateur est sensé se trouver dans des installations ferroviaires particulières : Cas des triages, ou complexes ferroviaires à caractère technique (fig. 5). Dans ce cas, le complexe ferroviaire constitue seul tout le centre d'intérêt. Le décor sera juste suggéré, apportant par quelques détails typiques une dimension géographique à l'ensemble. La présence par exemple d'un chemin vicinal ou d'un pont routier enjambant l'ensemble des voies, permettra au spectateur de plonger virtuellement dans ce paysage uniquement ferroviaire.

5e exemple : Le spectateur est sensé se trouver dans le train. A condition de n'être pas assoupi, sa vision du décor est mobile, ce dernier étant découvert depuis la fenêtre du wagon. L'horizon n'est plus circulaire, mais parallèle à la voie. Le décor possède un côté gauche ou un côté droit et les éléments complémentaires de la voie ferrée (talus, poteaux télégraphiques...) ont pour objet, outre le fait d'apporter la note réaliste, de constituer des points de référence capables de faire apprécier la vitesse du train. Le paysage étant sensé être seul dans le champ de vision, nous aurons donc à le soigner ici tout particulièrement. Contrairement au cas précédent, le décor joue ici le rôle principal (fig. 6).

Nous étudierons dans la suite comment, suivant la forme, le volume et la perspective, il sera possible d'évoquer diverses scènes de décor et ensembles ferroviaires en fonction de nos goûts, sur un réseau technique ou réaliste et artistique.

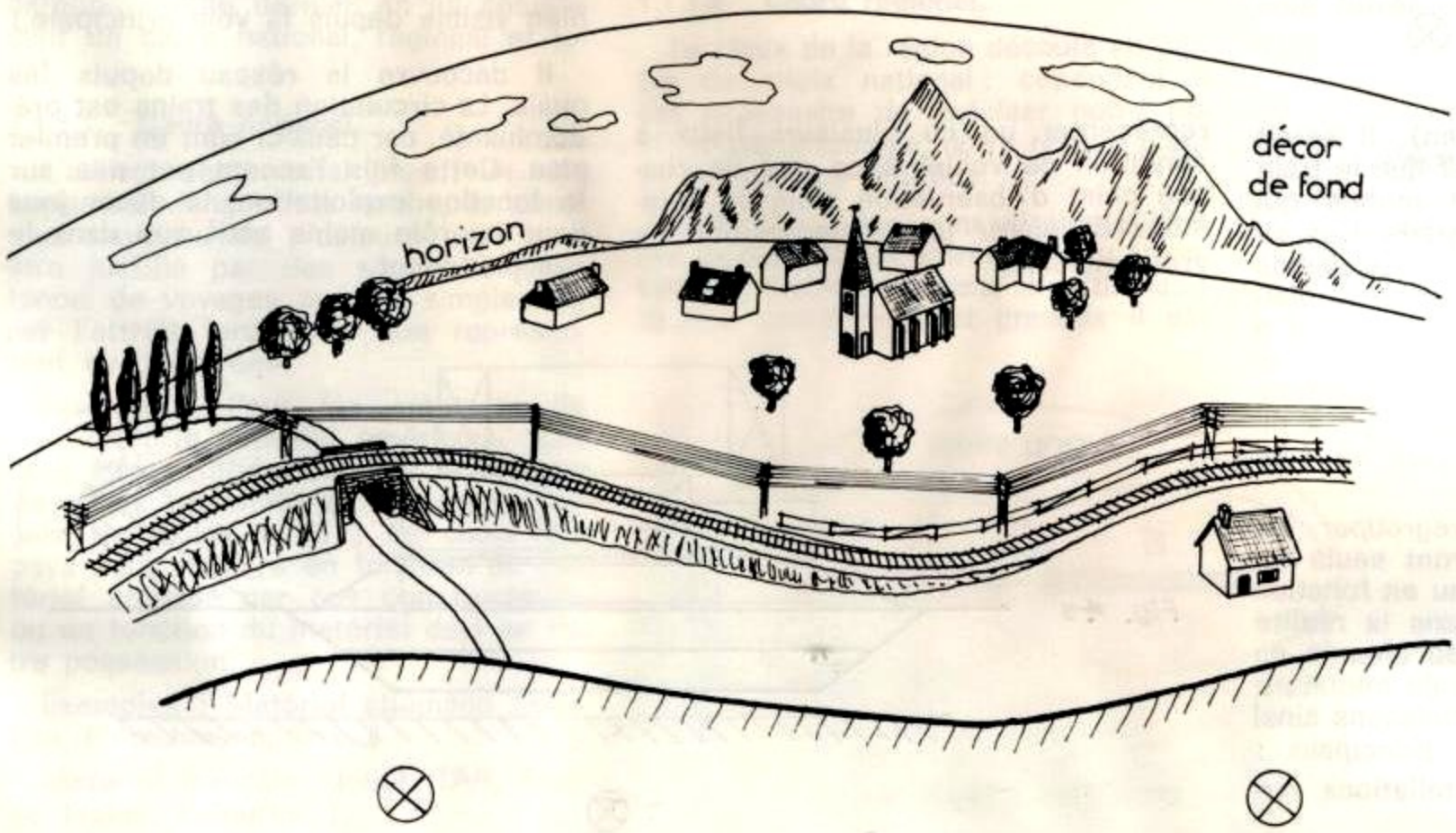


Fig. 6

relais est en outre effectuée à froid, ce qui épargne avantageusement les contacts des relais.

Le schéma adopté, prévu pour fonctionner avec les codeurs électroniques à décade ou à balayage inductif, est celui donné en figure 9. Il s'apparente au montage de la figure 7, mais le décodage est assuré par un condensateur associé à un transistor, lequel commande le relais de source. Cette disposition rend la sélection très sensible et sûre. Le délai de maintien au collage du relais de source est conditionné par la valeur du condensateur d'intégration et peut être aisément prolongé même pour des relais comportant beaucoup de contacts (six peuvent être nécessaires si l'on veut profiter de ce relais pour renvoyer vers la source les informations concernant la régulation).

Les relais sont alimentés par une source auxiliaire, ce qui soulage les transistors de sortie du codeur qui doit être aussi du type à commutation bipolaire.

Nous aurions pu adopter un générateur simple et utiliser des transistors montés en décodeurs type shunt avec le condensateur d'intégration, mais pour avoir un collage ferme des relais il aurait fallu un transistor complémentaire par relais. Donc le montage adopté est en définitive plus économique.

Comme pour le schéma 7, le transfert ainsi que le verrouillage sont assurés au collage du relais de block.

Le relais de sens est commandé, comme dans le schéma précédent, par tous les codes trains. Il faut utiliser pour cette fonction des relais à enclenchement à double bobine à six contacts inverseurs. Ces relais, bien entendu, ne sont utiles que pour les cantons banalisés si l'on tient à un automatisme intégral.

Sur le schéma on trouvera cette fois les trois feeders complémentaires pour le renvoi vers les sources trains ou postes de conduite des ordres de régulation. On constate gue seul l'ordre R est contrôlé par le relais de block, étant donné que les ordres A et AS sont de toute façon subordonnés à R au niveau des sources.

Bien entendu, nous n'avons nullement la prétention d'avoir épuisé le sujet. Notre seul but était de mettre le codage à la portée de tous, et nous sommes heureux si cet intermède à l'article en cours a permis de mieux faire apprécier le système J.C., « la conduite sélective des trains résolue par l'électronique ». ■

Modélisme à toute vapeur...

Construction d'un cylindre de locomotive ainsi que de son piston

par Désiré SACRE

Sixième opération :

Fonds de cylindre arrière.

Ces pièces seront décolletées dans un jet de laiton au diamètre du bloc cylindre, ou découpées dans du laiton de 2,5 ou 3 mm d'épaisseur et tournées ensuite. Un épaulement d'une hauteur de 0,5 et réalisé au diamètre précis de l'alésage du cylindre permettra un positionnement exact du plateau lors du montage (fig. 15). On profitera du montage sur le tour pour tracer à l'outil le centre des trous de fixation et percer naturellement le plateau au diamètre de la tige du piston. Une entaille dans l'épaulement à l'endroit du débouchage des lumières d'admission permettra l'arrivée de la vapeur contre la face arrière du piston.

Notre plateau n'est pas pour autant terminé. Il faut percer les trous de fixation sur le pourtour, leur espacement correspond à leur distance du centre du plateau et adjoindre à celui-ci un bossage dit boîte à garniture. Selon le type de machine concerné, ce bossage pourra également servir de support à la ou aux glissières de tête de piston. Ce bossage taillé dans un bloc de laiton sera limé en forme, puis brasé sur le fond du cylindre (fig. 16). On le maintiendra correctement en place, lors du brasage, à l'aide d'un petit serre-joint (fig. 17).

Fig. 15

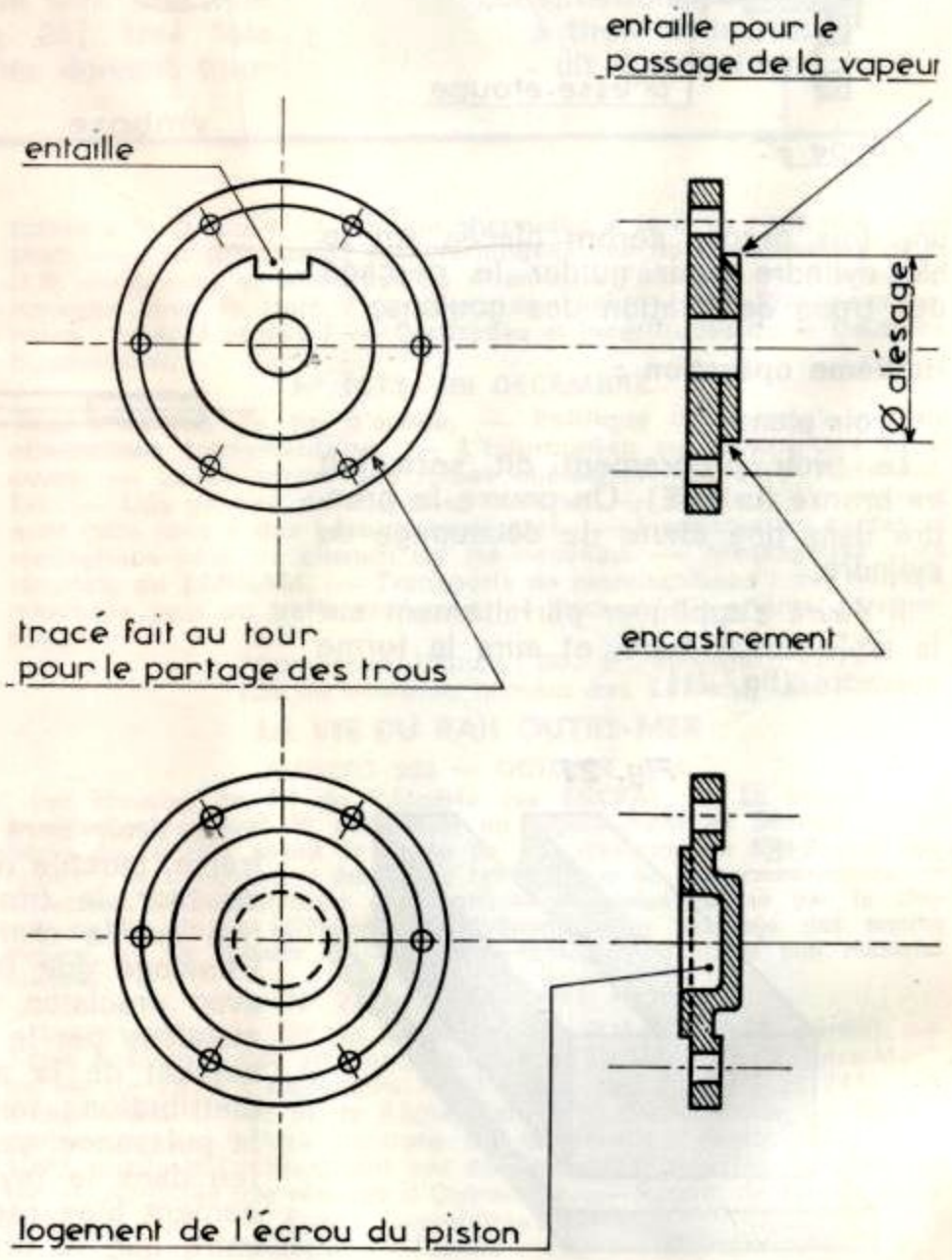

entaille pour le passage de la vapeur
entaille
Ø alésage
tracé fait au tour pour le partage des trous
encastrement
logement de l'écrou du piston

Fig. 18

Septième opération :

Fond de cylindre ou plateau avant. (Fig. 18)

Ces pièces seront différentes du plateau arrière en ceci qu'elles ne comporteront pas de bossage support de glissière ; par contre elles seront creusées pour le logement de l'écrou du piston dont il sera question par la suite.

Il se peut que nous ayons à construire une machine possédant une contre-tige au piston, cas des machines munies de pistons de grand diamètre (voir n[os] 339 et 340 de Loco-Revue, « La locomotive à vapeur », par J. Gillot).

Dans ce cas, nous ferons un plateau avant avec presse-étoupe et fourreau de protection de la contre-tige (fig. 19).

Le presse-étoupe sera rond, ce qui permet de réaliser ce genre de plateau directement au tour, sans pièce rapportée.

Le fourreau sera pris dans un tube de cuivre sur lequel on aura brasé à une extrémité une rondelle percée de deux trous pour sa fixation sur le presse-étoupe (fig. 20). Les plateaux

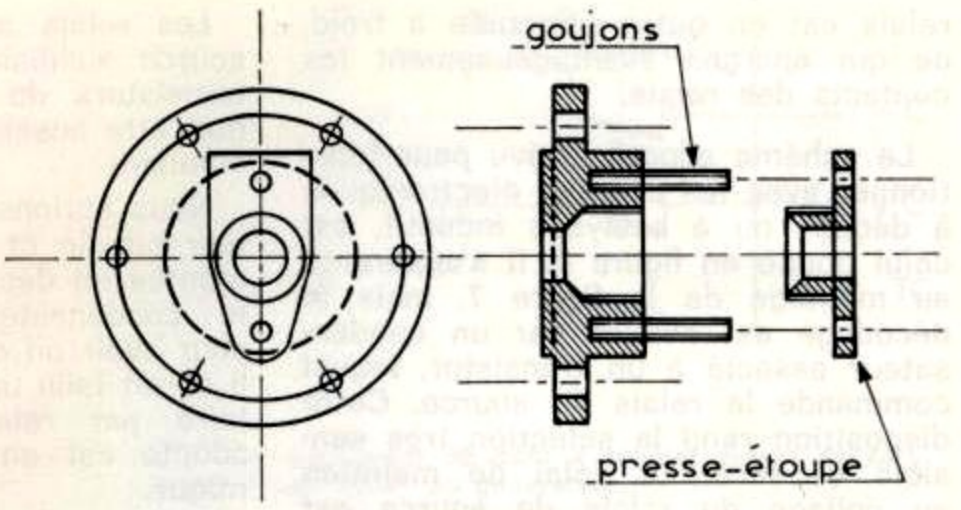


Fig. 16

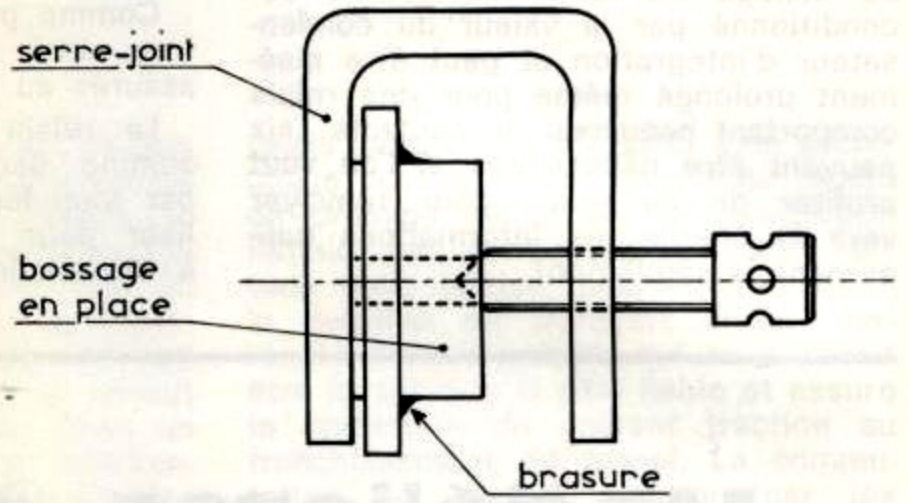


Fig. 17

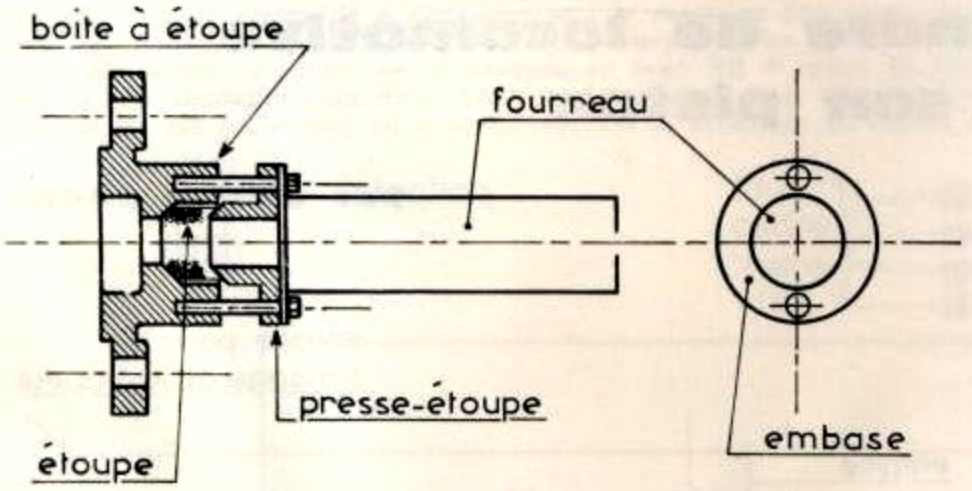


Fig. 19 et 20

une fois percés seront placés sur le bloc-cylindre pour guider le perçage des trous de fixation des goujons.

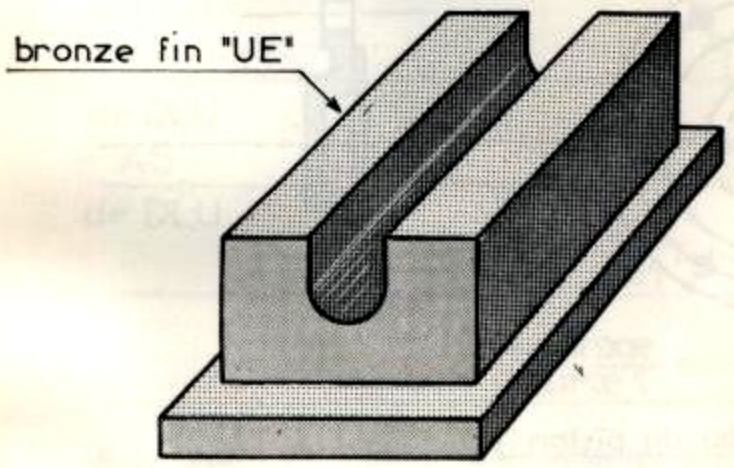
Huitième opération :

Tiroir plan.

Le tiroir proprement dit sera fait en bronze fin (UE). On pourra le prendre dans une chute de découpage du cylindre.

Il devra s'appliquer parfaitement sur la table du cylindre, et aura la forme suivante (fig. 21).

Fig. 21



ment sur la table du cylindre, après avoir été bien dressé par rodage sur le petit marbre en fonte qui nous a servi pour dresser la table. On le passera pour finir à la potée fine (toujours à l'eau et non à l'huile) directement sur la table du cylindre (mais attention aux rayures).

L'entraînement du tiroir se fera de la façon suivante, la plus pratique pour les modèles réduits.

Une tige filetée en acier inoxydable et non en acier ordinaire — car celle-ci ne tarderait pas à rouiller — traverse l'entaille faite sur le tiroir, deux écrous

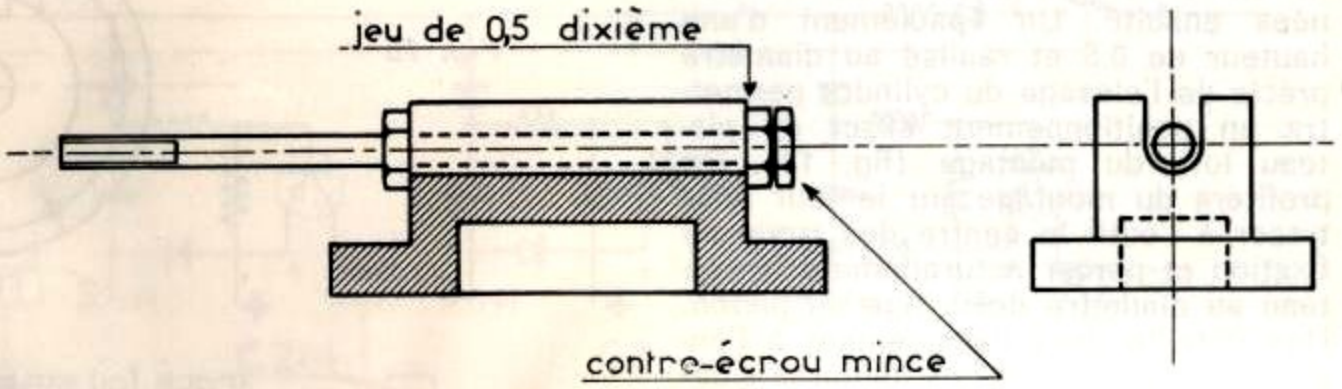


Fig. 22

Le tiroir sera creusé à l'aide d'une fraise, montée dans le plateau 3 mors du tour, le tiroir étant pour sa part fixé sur le chariot à l'aide de l'étau. L'usinage doit être soigné et exécuté avec précision, suivant les cotes demandées par le plan. Le bon fonctionnement de la machine dépend de la distribution ; tant au point de vue de la puissance que pour obtenir un bon feu dans le foyer, grâce à un échappement bien réglé. Il est donc nécessaire que le tiroir s'applique parfaite-

en laiton ou en acier inox (un à chaque extrémité) constituent les butées qui entraîneront le tiroir (fig. 22).

Ces écrous ne doivent pas être bloqués contre le corps du tiroir, la tige devant pouvoir tourner.

Un contre-écrou plat bloquera l'écrou d'extrémité.

Rappelons ici la formule concernant la course à donner au tiroir en vertu des largeurs de lumière, ainsi que le pourcentage d'admission.

R = recouvrement
LL=largeur des lumières d'admission
course du tiroir = 2(LL+R)

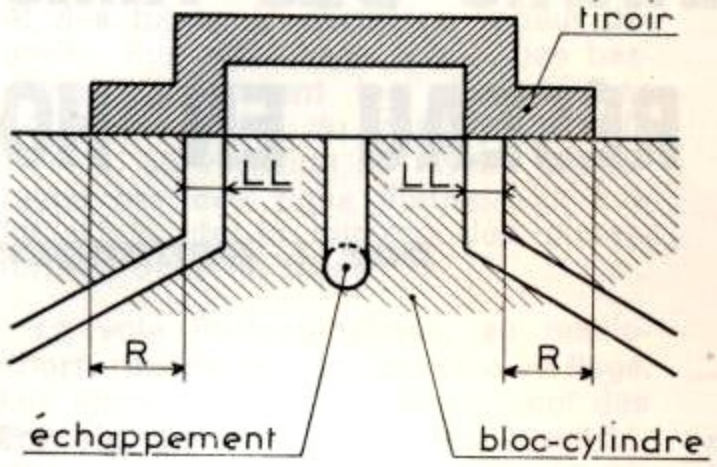


Fig. 23

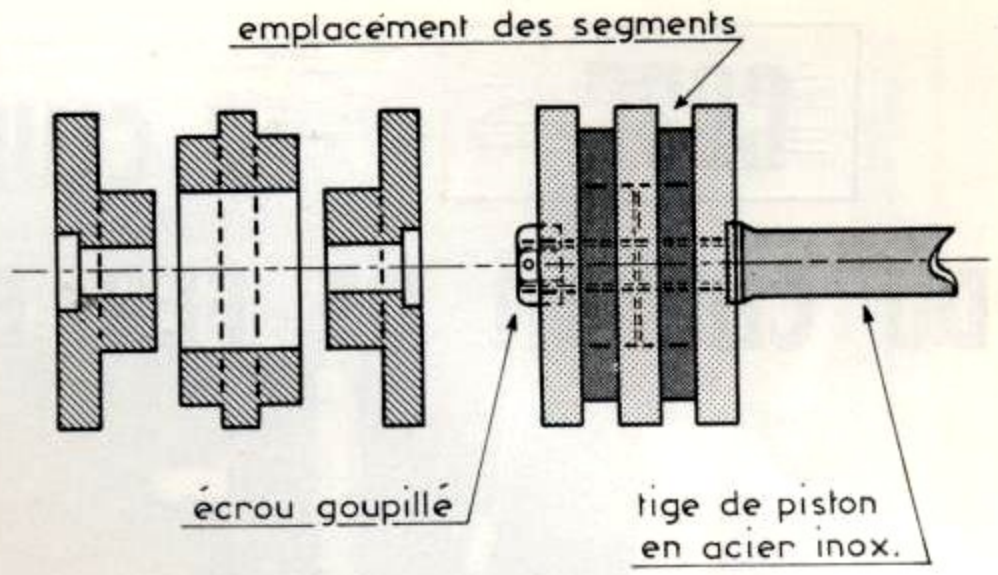


Fig. 24

Appelons R le recouvrement (c'est la partie dépassant le bord extérieur des lumières d'admission lorsque le tiroir est en position médiane (fig. 23).

Pourcentage d'admission :

$$\frac{LL^2 + 2LL \times R}{(LL + R^2)}$$

En principe 75 % est une bonne valeur, mais 82 % est encore meilleur. N'exagérons pas cependant, car le démarrage serait difficile, et tenons nous entre 80 et 82 %.

Neuvième opération :

Piston.

Ces pièces doivent être réalisées en bronze, la tige en acier inox. Nous décrirons ici la façon la plus pratique de construction du piston et des segments de modèle réduit.

Ce n'est pas, bien entendu, conforme à la construction des pistons de machines réelles qui sont eux en acier moulé et d'une seule pièce.

Dans notre cas, les pistons étant généralement de petit diamètre (de 12 mm à 20 ou 25 mm), il est beaucoup plus pratique de les confectionner en trois pièces. Cette façon de faire facilite la mise en place des segments en évitant d'avoir à les déformer (fig. 24).

Segments : Ceux-ci seront en laiton ou en bronze, tournés légèrement plus grand que l'alésage, car lors de la coupe ils vont se resserrer. Ils ne doivent pas être trop épais de façon à avoir suffisamment d'élasticité et avoir la possibilité de se mettre au rond lors de leur engagement dans le cylindre. La coupe doit se faire à 45° à l'aide d'une lame de scie très fine (dite d'horloger) [fig. 25]. Une fois en place, les segments doivent tourner librement dans les rainures du piston, mais sans jeu latéral.

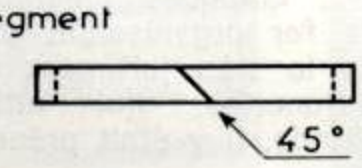


Fig. 25

Par cette façon de faire, avec un piston en 3 pièces, il est facile d'ajuster les segments avec précision, et sans les déformer. Si tout ce travail est bien réalisé, en bouchant une extrémité du cylindre, il est presque impossible d'enfoncer le piston. (Une légère entrée sera réalisée, à l'extrémité du cylindre, côté avant, pour permettre l'engagement du piston muni de ses segments.)

(Prochainement :
construction d'un cylindre
à tiroir cylindrique,
dit distributeur.)

REVUE DES REVUES

LA VIE DU RAIL

NUMÉRO 1 469 — 1er DÉCEMBRE 1974

Les transports publics à Lyon : 1. Réseau de surface et métro-crémaillère des TCL. — Le métro « Croix-Rousse ». — Une Mikado ex-PLM pour le musée de Mulhouse. — RATP : la fin des motrices 500. — Les « demoiselles » du Piémont. — Echos du rail dans le monde. — Espagne : l'évolution du métro de Barcelone. — RDA : soixante-quinze ans de chemins de fer à voie étroite sur l'île de Rügen. — Conférence européenne des horaires et des services directs. — Les transports de marchandises dans la région parisienne. — France-Express : d'un problème local à une marque nationale.

Abonnement France : 60,00 F ; étranger : 120,00 F.

NUMÉRO 1 470 — 8 DÉCEMBRE 1974

Les transports publics à Lyon : 2. Le « vrai » métro pour 1978. — Echos du rail en France. — Pologne : première étape de la magistrale Silésie - Baltique. — Nouvelles des Pays-Bas. — Grande-Bretagne : une plaisante attraction, le tramway de Seaton. — Le carnet du rail. — Bibliographie ferroviaire. — Le MOROP en Suède : une formule originale pour un congrès. — Paul Verlaine et le train. — Comment naquirent les voies ferrées... sur le PO.

NUMÉRO 1471 — 15 DÉCEMBRE 1974

Les transports publics à Lyon : 3. Infrastructures ferroviaires et perspectives d'avenir. — RATP. Objectif 1980 pour le matériel métro : un parc entièrement renouvelé. — Philatélie ferroviaire. — Modernisation de la gare de Lapeyrouse. — Echos du rail dans le monde. — Bibliographie ferroviaire. — A Guitres... la vapeur en fête : le dernier né des musées ferroviaires accueille la 241.P 9... — Propos à bâtons rompus... — La 241.P 9 : dernier voyage, dernières fumées !

N° 1472 - 22 DECEMBRE 1974

Le chemin de fer en France. — Dans le monde des transports. — Un pionnier du rail européen : Paul Camille Denis. — L'électrification à la D.B. — La traction thermique à la D.B. : un rôle d'appoint. — Les principales caractéristiques des lignes nouvelles de la D.B. — Métros et tramways en Allemagne Fédérale. — Toute l'Allemagne avec le train : paradoxe ou réalité ? — Transports urbains : priorité au rail ! — Certitudes et incertitudes de la Deutsche Bundesbahn.

N° 1473 - 29 DECEMBRE

Tour d'horizon de fin d'année. — Politique commerciale : trois orientations fondamentales. — L'information au service des voyageurs. — La définition des rames opérationnelles TGV Paris-Sud-Est. — Une gamme de nouvelles voitures. — Banlieue parisienne : pour faire face à des besoins croissants. — Equipement : études et réalisations pour un chemin de fer nouveau. — Messageries : les résultats du SERNAM. — Transports de marchandises : des moyens nouveaux pour un trafic croissant. — Recherche : projets, perspectives.

Abonnement France : 60,- F : étranger : 120,- F.
Pas de vente au numéro aux Editions Loco-Revue.

LA VIE DU RAIL OUTRE-MER

NUMÉRO 243 — OCTOBRE 1974

Les chemins de fer de l'Algérie (sa SNCFA). — Le président et le directeur général de l'OFEROM en déplacement au Sénégal. — La Régie du Sénégal reçoit la visite de son ministre de tutelle. — Philatélie : le Cameroun a émis des timbres sur le Transcamerounais. — Détecteur de déraillement sur matériel remorqué utilisé par le chemin de fer de la MIFERMA. — Prévention du patinage des engins moteur. — Le chemin de fer franco-éthiopien renforce son matériel roulant.

N° 244 - NOVEMBRE 1974

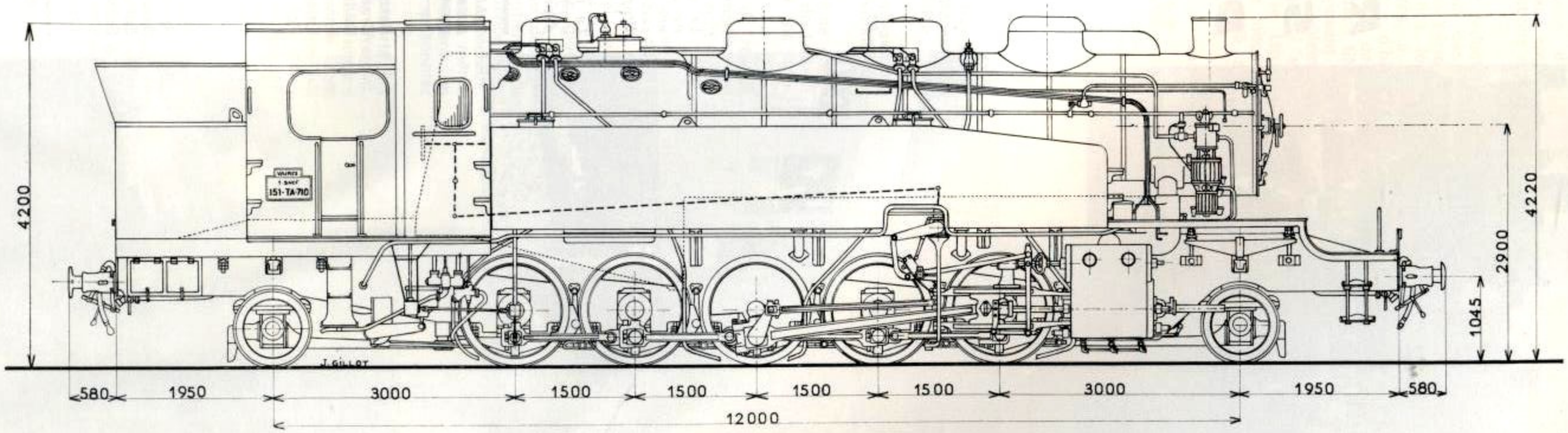
Les chemins de fer de l'Algérie : la S.N.C.F.A. (2e partie). — Table analytique des articles parus dans "La Vie du Rail Outre-Mer" de février 1954 à décembre 1973 (suite des n°s 237 et 241). — L'imprimerie Offset de la Régie Nationale des chemins de fer du Cameroun. — Caisse centrale de coopération économique : en 1973 quatre prêts important ont été accordés pour les chemins de fer. — Activités des réseaux d'Outre-Mer. — Regain de faveur de la voiture à étage. — Echos ferroviaires divers.

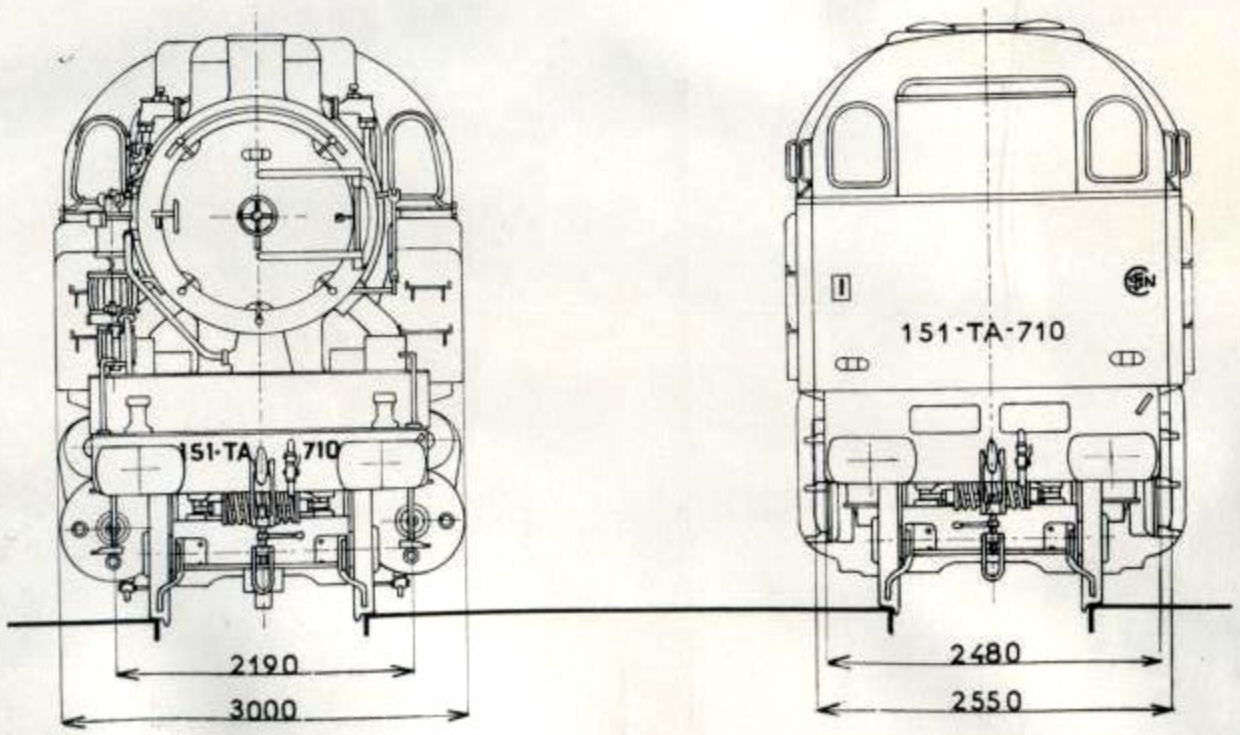
Abonnement France : 11,- F : étranger : 15,20 F.

LE PLAN DU MOIS

Locomotives - tenders à vapeur, simple expansion à 2 cylindres et surchauffe

S N C F [1] 151. TA - 701 à 727 (ex-Est - 5001, 5002 et 5901 à 5925)

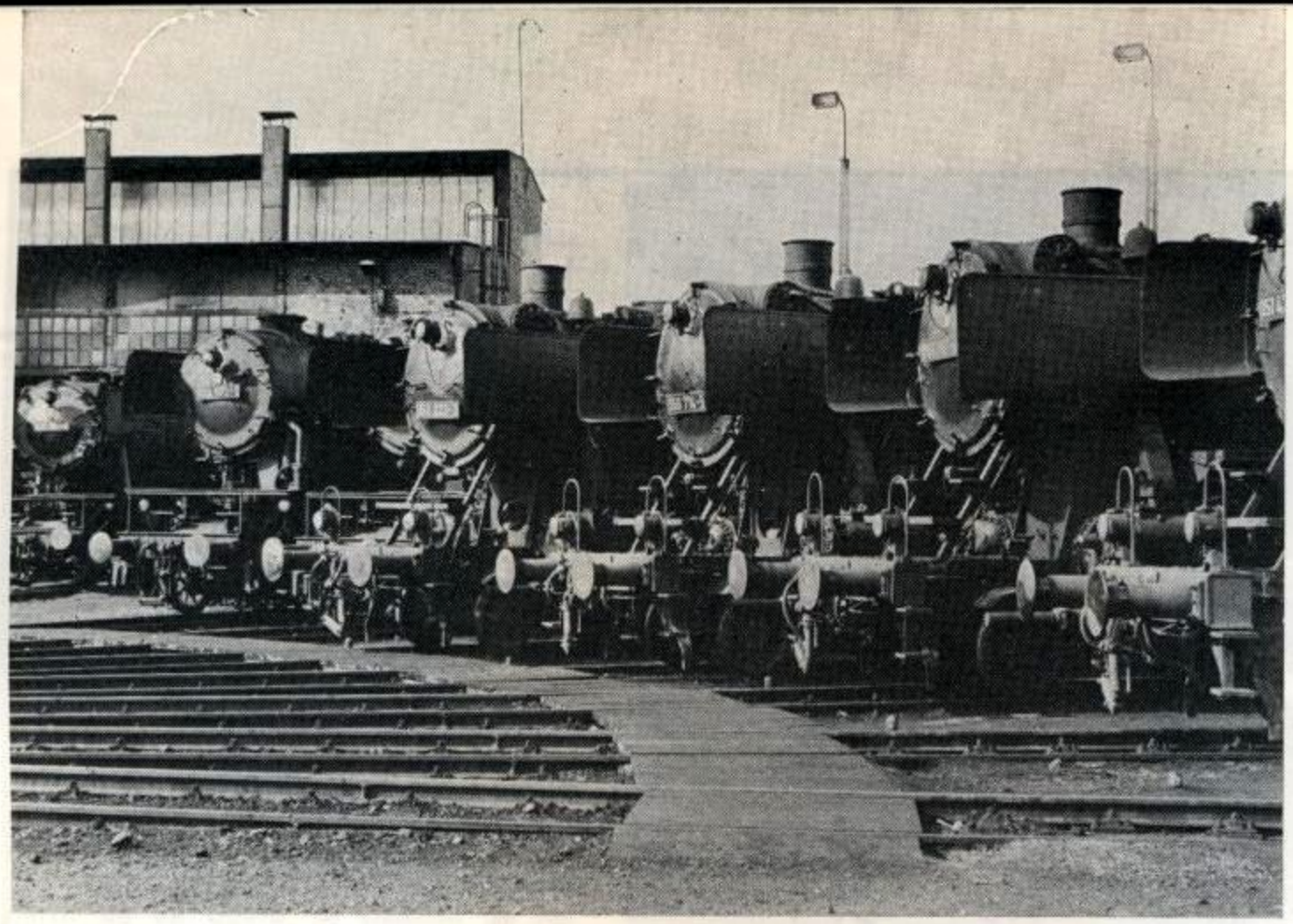




Date de sortie de la première machine	*1913*
Constructeurs	*5001 et 5002 : Ateliers de la Cie, Epernay* *5901 à 5925 : Schneider, au Creusot*
Effort de traction maximal à 100 % d'admission	*26 650 daN (27 200 kgf)*
Puissance	*1140 kW (1550 ch)*
Vitesse limite en service	*60 km/h*
Masse à vide	*5001 et 2 : 91,9 t ; 5901 à 25 : 93 t*
" en charge	*5001 et 2 : 119 t ; 5901 à 25 : 120,3 t*
" d'adhérence	*5001 et 2 : 89,8 t ; 5901 à 25 : 91,1 t*
Timbre de la chaudière	*14 bars*
Particularités	*5901 à 5925 : double poste de conduite*

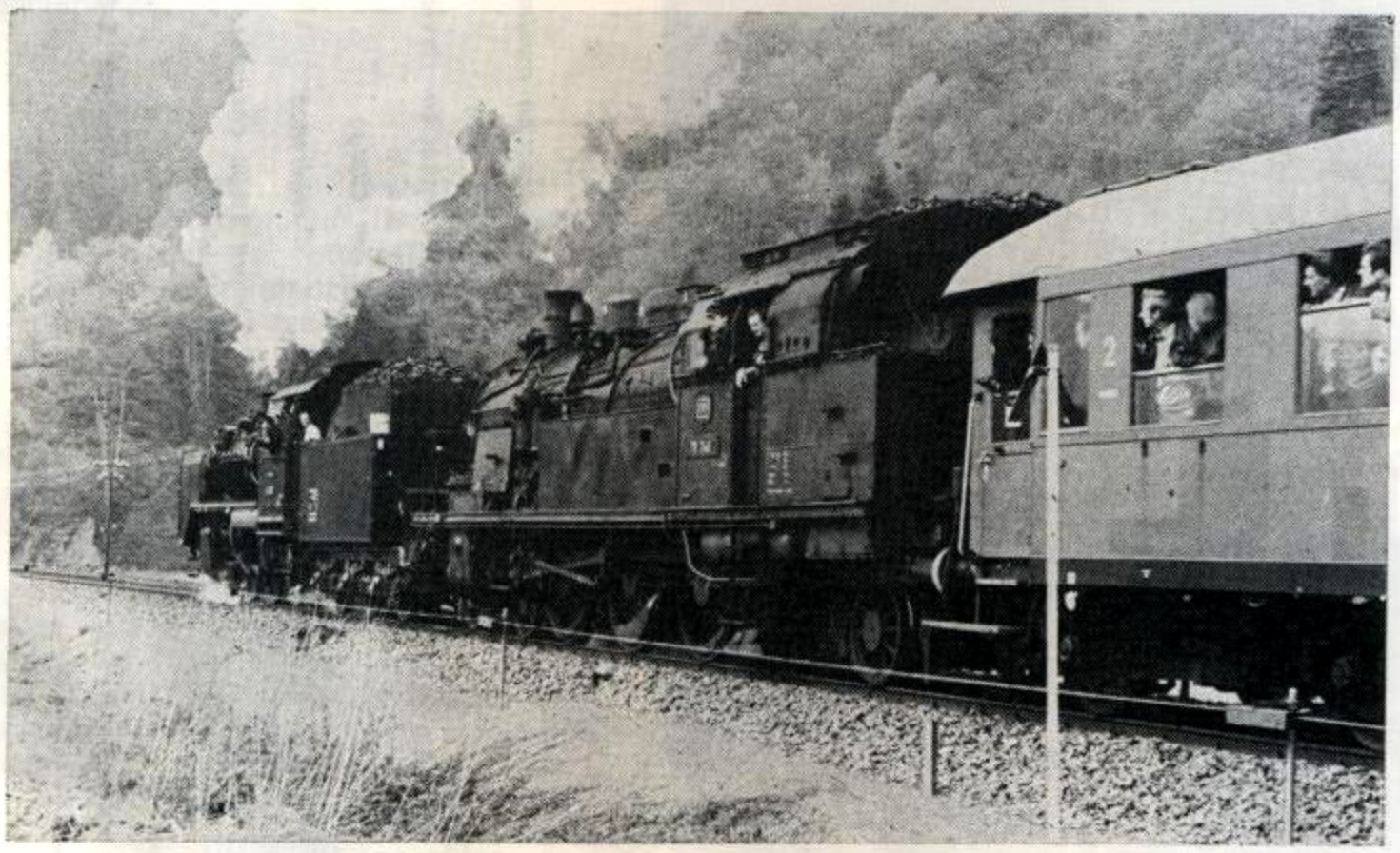
Échelle 1/87e

(Document G. Gillot)



RAPPORT SUR LES DERNIÈRES VAPEUR EN ALLEMAGNE

Clichés Wolfgang Goy



* *Au dépôt de Dillingen (Saar), le 11.5.74, locos série 23, 52, 50, 51...*

** *Au cours d'un voyage spécial le 21.4.1974 : train Stuttgart Freudenstadt-Hausach en Forêt Noire, avec locomotives série 24 009 et 78246.*

*** *Le même train sur le pont de Schinkenzelle.*

La machine 24 009 est la dernière de ce type en Allemagne (sauf PKP) elle a été acquise en 1972 par le club "Eisenbahn Kurier" de Wuppertal.

La machine 78246 (ex T18) est la dernière du type 78 à la DB, elle dépend du dépôt de Rottweil.

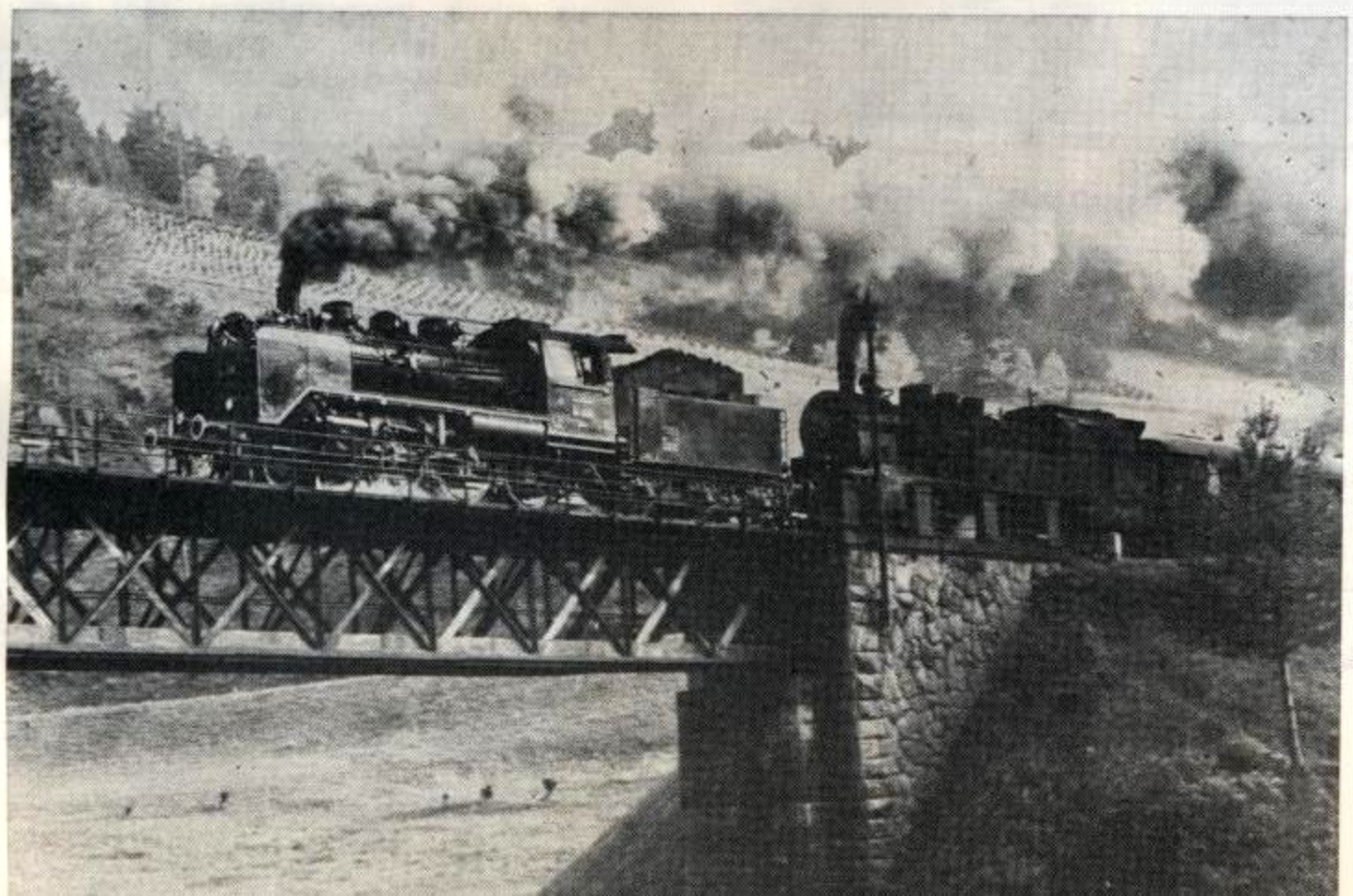


Tableau des dépôts de la DB possédant encore des locomotives à vapeur.

Betzdorf	044 / 050-53
Crailsheim	023 / 050-53
Dillingen (Sarre	050-53
Ehrang	050-53
Emden	044 / 050-53
Hof	050-53
Kaiserslautern	023 / 050-53
Kirchenlaibach	050-53
Lehrte	050-53
Mayen	050-53
Ottbergen	044
Rheine	012/042/043 fuel
Rottweil	(038, 078) 050-53
Saarbrücken ..	023 / 050-53
Schwandorf ...	050-53
Schweinfurt ...	050-53
Ulm	(ol 173) 050-53
Weiden	050-53

Pendant la période d'hiver 74/75, la DB, direction de Sarrebruck, n'a pu encore se passer des locomotives à vapeur, d'autant plus que l'arrivée de nouveaux engins traction tarde pour des considérations économiques.

Le dépôt d'Ehrang a subi une réduction sensible de son effectif vapeur dès le début 74, lorsque toutes les locos série 44 ont été retirées. Le nombre des locos série 050, qui était de 15 unités, a été réduit à 7 locos pour le service d'hiver 74/75. Avec la mise en service de la traction électrique entre Konz-Apach SNCF et Konz-CFL (Luxembourg), l'imposant dépôt vapeur d'Ehrang sera probablement dissout. Pour le trafic international vers la France (Forbach-Apach) et le Luxembourg, les premières unités des locos bifréquence E 181 201-225 sont déjà arrivées.

Les dépôts de Sarrebruck et de Kaiserslautern n'ont subi quant à eux qu'une réduction minime de leur effectif vapeur. Par rapport au service d'été, seules les circulations de la série 023 ont diminué. Alors qu'en 73 il y avait encore 12 locos en service régulier, l'horaire d'été 74 n'en comporta plus que 5 (après suppression Trèves - Sarrebruck). Une 050-53 du dépôt de Dillingen a repris deux trains de l'ancien plan 023, le E 3382 au départ de Lebach et les N 5661/N 4617.

Malheureusement l'un des trains de midi au départ de Lebach, si intéressants pour les photographes, n'existe plus (N 5683).

En revanche, il circule de nouveau un train de midi entre Lebach et Völklingen, tracté par une 023 (+ 273) !

Avec encore 13 départs de trains omnibus en traction vapeur, la gare de Lebach reste toujours une Mecque pour les amateurs de la série 023 en Sarre.

Au changement d'horaire, il restait 13 machines 023 en état de marche au dépôt de Sarrebruck (6 unités sont remisées froides).

Les deux « outsiders » 023-024 et 025 n'ont malheureusement pas servi depuis mai 1974

Bien que le dépôt de Sarrebruck ne possède que deux locomotives de la série 050.053 officiellement en service régulier, il y a à Sarrebruck en permanence quatre autres locos sous pression, pour des circulations marchandises exceptionnelles pour remplacer les locos bi-fréquence manquant ou remorque des trains spéciaux. Pendant les mois d'été, on pouvait même voir une 023 prendre régulièrement en charge le train auto-couchettes saisonnier Nice-Sarrebruck (D 1717).

Le dépôt de Sarrebruck, y compris les annexes de Dillingen et Stiring Wendel, possédait au 1er octobre 1974 encore 27 locos série 050.53, dont quatre sont réformées et deux sont en réparation aux ateliers de Braunschweig. En règle générale, 14 locos sont en service en semaine, dont 6 ou 7 au dépôt de Dillingen, 1 ou 2 pour Stiring Wendel (Baumholder, trains militaires). Suite à la mise en service d'un nouveau haut-fourneau aux aciéries de Dillingen (ARBED-Konzern), la ligne Dillingen-Bouzonville SNCF enregistre une augmentation de son trafic. Les travaux actuels de réfection de la voie et de la superstructure de la ligne principale à voie unique Dillingen - Bouzonville SNCF dénotent l'intérêt croissant porté aujourd'hui à cette ligne négligée pendant des années.

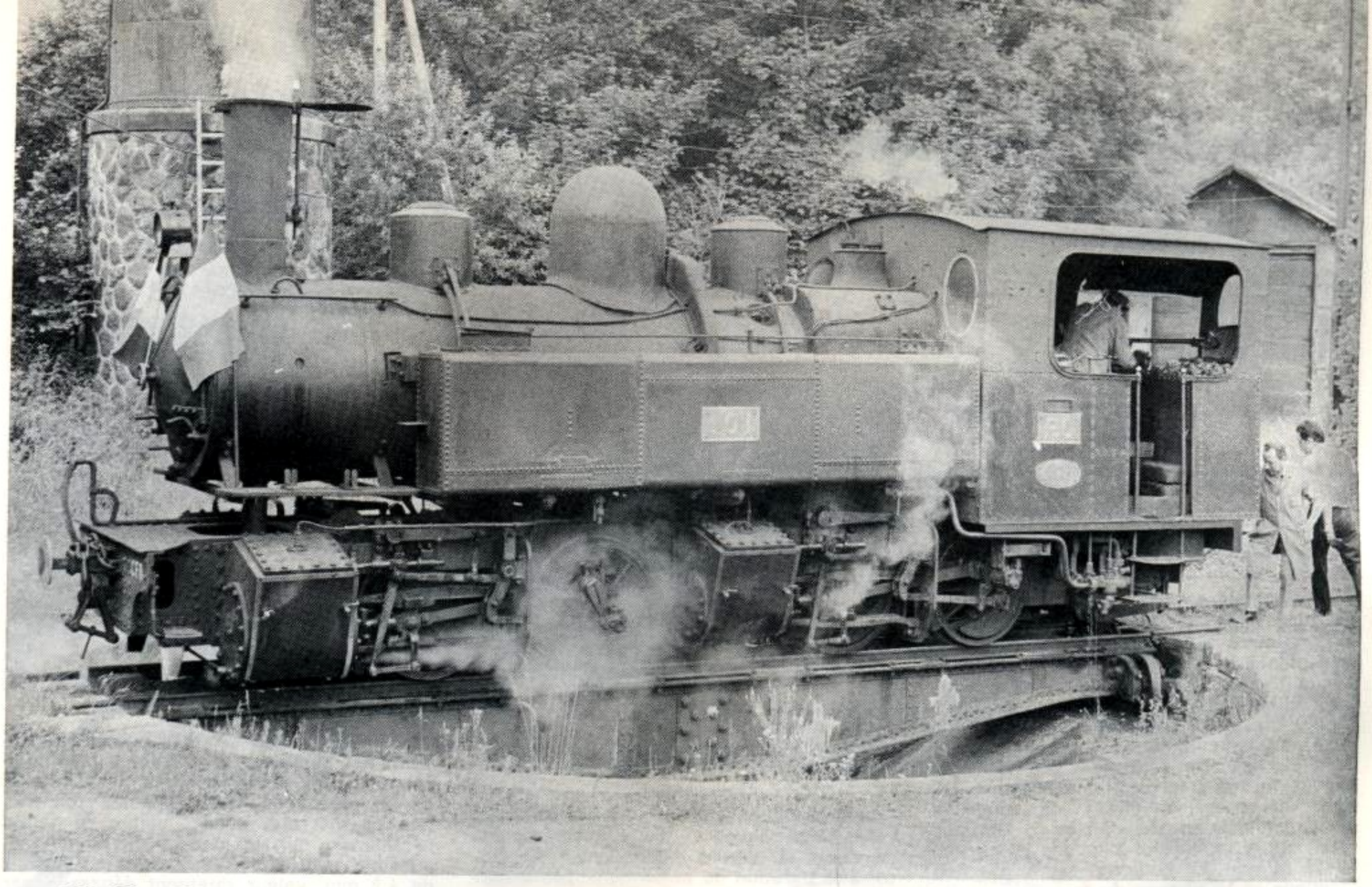
L'électrification ultérieure de la ligne serait tout à fait pensable.

Wolfgang GOY

JANVIER 1975

* *Locomotive série 23 0763 avec train de banlieue 4622 au départ de la gare de Lebach (Saar), le 30.5.1974.*

** *A la halte de Gruntal, la dernière ex-prusse P8, série 38 772 du dépôt de Rottweil, le 29.4.73*



Photos souvenir du Congrès FFMF de St-Etienne : Voyage du 6 Octobre sur le Vivarais.

Chemins de fer régionaux, ligne Dunières-St-Agrève (Haut-Vivarais) : locomotive Mallet 020 + 020 N° 101 sur le pont tournant du dépôt de Dunières (cliché F. Le Ray),et, quelques minutes avant le départ, en tête d'un train spécial en gare de Dunières. (cliché G. Ferry)